

Commune de

RANTIGNY

**PLAN LOCAL
D'URBANISME**

**MISE EN COMPATIBILITE
AVEC DECLARATION DE PROJET
« FRICHE CATERPILLAR »**

DOCUMENT
PROVISOIRE

2

RAPPORT DE PRESENTATION

SOMMAIRE

1	LA DECLARATION DE PROJET « FRICHE CATERPILLAR »	5
2	DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE ET ARTICULATION DU PLU AVEC LES AUTRES DOCUMENTS ET PLANS OU PROGRAMMES	7
2.1	DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE	7
2.1.1	<i>Situation géographique</i>	7
2.1.2	<i>Statistiques communales</i>	8
2.1.2.1	Démographie	8
2.1.2.2	Population active	11
2.1.2.3	Tissu économique	12
2.1.2.4	Logement.....	13
2.2	ARTICULATION DU PLU AVEC LES AUTRES DOCUMENTS ET PLANS OU PROGRAMMES.....	14
2.2.1	<i>Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)</i>	14
2.2.2	<i>Plan de Déplacements Urbains (PDU)</i>	15
2.2.3	<i>Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET)</i>	15
2.2.4	<i>Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)</i>	17
2.2.5	<i>Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE)</i>	19
2.2.6	<i>Plan de Gestion du Risque Inondation (PGRI)</i>	19
2.2.7	<i>Autres documents supra-communaux</i>	20
3	ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PERSPECTIVES DE SON EVOLUTION	21
3.1	ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT	21
3.1.1	<i>Localisation du projet</i>	21
3.1.2	<i>Occupation du sol</i>	23
3.1.3	<i>Relief</i>	24
3.1.4	<i>Hydrographie</i>	24
3.1.5	<i>Patrimoine naturel</i>	25
3.1.5.1	Sur le site du projet.....	25
3.1.5.2	Sur le territoire communal de Rantigny	25
3.1.6	<i>Paysage</i>	32
3.1.7	<i>Cadre bâti</i>	32
3.1.8	<i>Risques, nuisances et contraintes</i>	34
3.1.8.1	Les risques.....	34
3.1.8.2	Les nuisances et contraintes	41
3.1.9	<i>Air, énergie, climat</i>	42
3.2	PERSPECTIVES D'EVOLUTION DE L'ENVIRONNEMENT	42
3.2.1	<i>Tendance d'évolution « au fil de l'eau » (sans projet)</i>	42
3.2.2	<i>Tendance d'évolution avec le projet</i>	43
4	CONSEQUENCES EVENTUELLES DE L'ADOPTION DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT	44
4.1	PATRIMOINE NATUREL.....	44
4.1.1	<i>Analyse générale</i>	44
4.1.2	<i>Incidences sur le réseau Natura 2000</i>	44
4.2	PAYSAGE	48
4.3	GESTION ECONOMIQUE DE L'ESPACE	48
4.4	CADRE BATI.....	49
4.5	RESSOURCE EN EAU	49
4.6	RISQUES ET NUISANCES	50
4.7	AIR, ENERGIE, CLIMAT	50

5	CHOIX RETENUS POUR ETABLIR LE PROJET	51
5.1	EXPOSE DES MOTIFS ET RAISONS DU CHOIX OPERE AU REGARD DES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION	51
5.2	JUSTIFICATION DES DISPOSITIONS MODIFIEES DU PLU.....	52
5.2.1	<i>Projet d'Aménagement et de Développement Durables</i>	<i>53</i>
5.2.2	<i>Règlement graphique</i>	<i>53</i>
5.2.2.1	Rappel	53
5.2.2.2	Classement en zone 1AUm de la zone 2AUa et extension du périmètre de la zone 1AUm.....	53
5.2.2.3	Ajustement d'une limite entre les zones UB et UD.....	54
5.2.2.4	Suppression de l'emplacement réservé n°2.....	54
5.2.2.5	Création de l'emplacement réservé n°7	55
5.2.3	<i>Règlement écrit.....</i>	<i>55</i>
5.2.3.1	Zone 1AUm	55
5.2.3.2	Zone 2AUa.....	59
5.2.4	<i>Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP).....</i>	<i>59</i>
5.2.5	<i>Évolution des superficies des zones</i>	<i>61</i>
6	MESURES ENVISAGEES POUR EVITER, REDUIRE, ET SI POSSIBLE, COMPENSER S'IL Y A LIEU, LES CONSEQUENCES DOMMAGEABLES SUR L'ENVIRONNEMENT.....	62
6.1	MESURES D'ÉVITEMENT ET DE REDUCTION	62
6.2	MESURES COMPENSATOIRES ET D'ACCOMPAGNEMENT	63
7	INDICATEURS DE SUIVI DES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU SUR L'ENVIRONNEMENT	64
8	RESUME NON TECHNIQUE	66
8.1	LA DECLARATION DE PROJET « FRICHE CATERPILLAR »	66
8.2	DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE ET ARTICULATION DU PLU AVEC LES AUTRES DOCUMENTS ET PLANS OU PROGRAMMES.....	67
8.2.1	<i>Diagnostic du territoire.....</i>	<i>67</i>
8.2.2	<i>Articulation du PLU avec les autres documents et plans ou programmes.....</i>	<i>68</i>
8.3	ANALYSE DES PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DE L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT	69
8.4	CONSEQUENCES EVENTUELLES DE L'ADOPTION DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT	70
8.4.1	<i>Patrimoine naturel.....</i>	<i>70</i>
8.4.2	<i>Paysage</i>	<i>70</i>
8.4.3	<i>Gestion économe de l'espace</i>	<i>70</i>
8.4.4	<i>Cadre bâti</i>	<i>70</i>
8.4.5	<i>Ressource en eau</i>	<i>70</i>
8.4.6	<i>Risques et nuisances.....</i>	<i>71</i>
8.4.7	<i>Air, énergie, climat</i>	<i>71</i>
8.5	CHOIX RETENUS POUR ETABLIR LE PROJET	72
8.6	MESURES ENVISAGEES POUR EVITER, REDUIRE, ET SI POSSIBLE, COMPENSER S'IL Y A LIEU, LES CONSEQUENCES DOMMAGEABLES SUR L'ENVIRONNEMENT	74
8.7	INDICATEURS DE SUIVI DES EFFETS DU PLU SUR L'ENVIRONNEMENT	75

INTRODUCTION

Le Conseil Municipal de la commune de Rantigny a approuvé les dispositions du Plan Local d'Urbanisme par délibération en date du 05 juillet 2019.

Le PLU - Aspects généraux

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) est l'un des instruments de l'urbanisme issu de la loi de Solidarité et de Renouvellement Urbain du 13 décembre 2000 ; il fait suite au Plan d'Occupation des Sols (POS) créé à l'occasion de la loi d'orientation foncière de 1967 :

- document juridique, il fixe, dans le cadre du Code de l'Urbanisme, notamment de l'article L.101-2, les dispositions réglementaires relatives à l'occupation et à l'utilisation des sols.
- outil d'aménagement et de gestion de l'espace, il planifie, maîtrise et ordonne le développement de l'urbanisation sur le territoire communal. Il traduit l'organisation du territoire et exprime les objectifs de la politique urbaine de la commune.

Depuis la loi de "décentralisation" de 1983, le PLU est élaboré à l'initiative et sous la responsabilité de la commune. Le Conseil Municipal prend les décisions les plus marquantes, le Maire organise le travail et conduit les études. L'élaboration du PLU peut être confiée à un bureau d'études privé.

L'État, la Région, le Département et divers partenaires sont associés à l'élaboration du document qui doit être compatible, le cas échéant, avec les Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT), les Schémas de Mise en Valeur de la Mer (SMVM), les Plans de Déplacements Urbains (PDU), les Programmes Locaux de l'Habitat (PLH), et les dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes.

Le PLU, document d'urbanisme opposable aux tiers, est établi pour une perspective de développement s'étendant sur environ dix à vingt années. Il est adaptable à l'évolution de la commune ; ses dispositions peuvent être modifiées ou révisées, afin de prendre en compte les nouveaux objectifs municipaux.

Conformément aux articles L.153-54 et suivants du Code de l'Urbanisme, « une opération faisant l'objet (...) d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions du plan local d'urbanisme, ne peut intervenir que si l'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ».

Le présent dossier s'inscrit ainsi dans le cadre d'une procédure dite de « Déclaration de Projet valant mise en compatibilité du PLU ».

L'évaluation environnementale

L'évaluation environnementale d'un projet, d'un plan ou d'un programme est réalisée par le maître d'ouvrage ou sous sa responsabilité. Elle consiste à intégrer les enjeux environnementaux tout au long de son élaboration et du processus décisionnel qui l'accompagne. Elle rend compte des effets prévisibles, et permet d'analyser et de justifier les choix retenus au regard des enjeux identifiés.

Plusieurs textes internationaux, communautaires et nationaux sont venus progressivement définir et modéliser l'évaluation environnementale, dont deux directives communautaires, celle de 1985 relative à l'évaluation des incidences des projets sur l'environnement, et celle de 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement. En France, le dispositif a été complété en 2005 par l'introduction de l'évaluation environnementale des plans et programmes.

Deux circulaires ont précisé en 2006 le champ d'application, la procédure et le contenu de

l'évaluation environnementale des plans et programmes, ainsi que les conditions de l'exercice de l'autorité environnementale par les préfets.

L'évaluation environnementale des « plans et programmes » figure dans le Code de l'Environnement (notamment aux articles L.122-4 à L.122-11 et R.122-17 à R.122-24), et dans le Code de l'Urbanisme (notamment aux articles L.104-1 à L.104-3 et R.104-18 à R.104-33).

Le décret n°2012-995 du 23 août 2012 a élargi le champ d'application de l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme ; le PLU peut désormais être soumis à une « évaluation environnementale stratégique ». Cette évaluation s'effectue selon une procédure d'examen « au cas par cas » lorsque le territoire n'est pas couvert par un site Natura 2000 (ce qui est le cas de Rantigny), et elle est systématique lorsque le territoire est couvert en tout ou partie par un site Natura 2000 (ce qui n'est pas le cas de Rantigny).

Toutefois, au regard de l'importance du projet, le choix a été fait de constituer un rapport de présentation comprenant l'évaluation environnementale stratégique, sans recourir au préalable à la procédure d'examen « au cas par cas ».

Ainsi, la procédure de mise en compatibilité du PLU de Rantigny a fait l'objet d'une « évaluation environnementale stratégique ».

Contenu du document

Le présent rapport concerne la mise en compatibilité du PLU de Rantigny, dans le cadre de la procédure de Déclaration de Projet « Friche CATERPILLAR », procédure qui ne couvre qu'une partie du territoire communal.

Il constitue un élément du dossier de modification du PLU qui comprend, en outre :

- un Projet d'Aménagement et de Développement Durables,
- des Orientations d'Aménagement et de Programmation,
- un règlement écrit,
- un règlement graphique du bourg,
- un règlement graphique « emplacements réservés ».

Les objectifs de ce rapport sont d'expliquer et de justifier les dispositions retenues dans la mise en compatibilité du PLU.

Selon les termes de l'article R.104-19 du Code de l'Urbanisme, « *le rapport de présentation est proportionné à l'importance du projet, aux effets de sa mise en œuvre ainsi qu'aux enjeux environnementaux de la zone considérée. Le rapport de présentation peut se référer aux renseignements relatifs à l'environnement figurant dans d'autres études, plans ou documents.* »

NB : Certaines des informations contenues dans le rapport proviennent des études préalables qui ont été menées en vue de la constitution du dossier de permis de construire, et du dossier de demande d'enregistrement au titre d'installation classée pour la protection de l'environnement.

1 LA DECLARATION DE PROJET « FRICHE CATERPILLAR »

En 2016, l'usine Caterpillar de Rantigny a fermé définitivement. Cette usine occupait un terrain de 3,98 ha sur un emplacement stratégique entre la gare ferroviaire et le centre-ville ; entre l'avenue Jean Jaurès, la rue Henri Dunant et la rue Duvoir.

Lors de l'élaboration du PLU, la commune avait marqué son intention de permettre la reconversion de cette friche pour y accueillir de nouvelles activités.

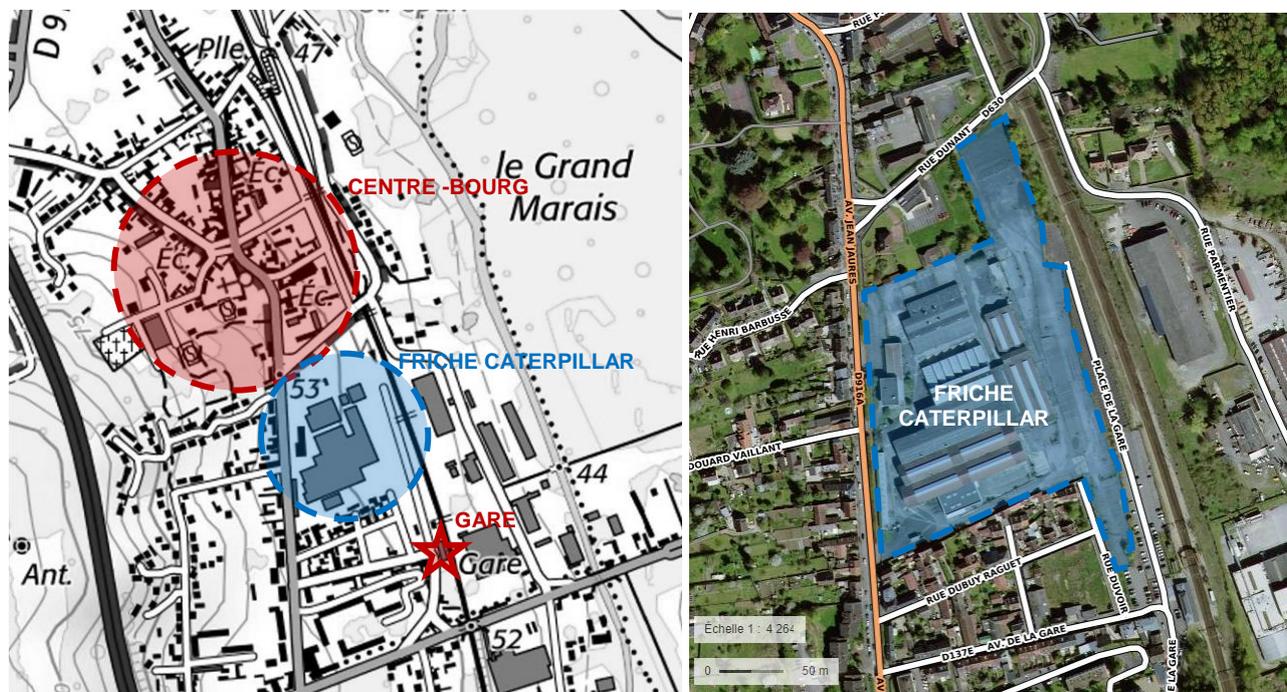


Figure 1 : Localisation de la friche "Caterpillar"

Compte tenu des forts enjeux qui étaient pressentis (superficie du terrain, proximité de la gare et du centre-ville, volonté de redynamiser le secteur pour compenser la perte d'emplois, etc.), le terrain avait alors été classé en zone 2AUa (zone à urbaniser à vocation d'activités, dont l'ouverture est soumise à une procédure adaptée), afin de permettre à la municipalité d'étudier les projets de reprise et d'y être pleinement associée, en amont de l'ouverture à l'urbanisation.

Une étude plus globale a ensuite été réalisée par ACTIPOLIS pour le compte de la Communauté de Communes du Liancourtois Vallée Dorée (CCLVD), étude intitulée « Préfiguration de la stratégie économique urbaine du centre urbain de la CCLVD ». L'objectif était d'identifier les enjeux des sites économiques du centre urbain de la CCLVD (constitué de Rantigny, Cauffry et Liancourt) et de proposer des orientations dans le cadre de leur réaménagement futur.

Cette étude a démontré que le site « Caterpillar » est concerné par des enjeux forts à l'échelle communautaire, du fait de son positionnement stratégique en cœur urbain et à proximité de la gare du centre urbain de la CCLVD.

Cette position stratégique a conduit à orienter la reconversion du site vers une opération urbaine mixte couplant :

- Activités (tertiaire, artisanat, commerces, services) pour recréer des emplois sur le site, et étendre la dynamique du centre-bourg ;
- Pôle multimodal pour favoriser l'usage de transports alternatifs à la voiture, et ainsi contribuer à la réduction des gaz à effet de serre,
- Habitat pour permettre à la population de se loger au plus près des commerces, services et transports en commun.

Compte tenu des enjeux identifiés, le secteur de projet a donc été élargi à l'est, pour y inclure les terrains sur lesquels est prévu l'aménagement du pôle multimodal.

La mise en œuvre de ce projet nécessite l'ouverture à l'urbanisation du terrain concerné, qui est aujourd'hui classé en zone 2AUa au PLU en vigueur, et l'ajustement du projet de PLU afin de permettre l'accueil d'habitat sur la zone. En effet, lors de l'élaboration du PLU, la commune avait entériné une vocation économique de ce secteur, alors qu'il apparaît maintenant que l'accueil d'habitat est judicieux, pour développer le parc de logements à proximité de la gare et équilibrer l'opération d'un point de vue financier. En outre, l'aménagement du futur pôle multimodal est pris en compte dans le projet, par l'élargissement de la zone à urbaniser à l'est et par l'inscription d'un nouvel emplacement réservé à l'est de la voie ferrée.

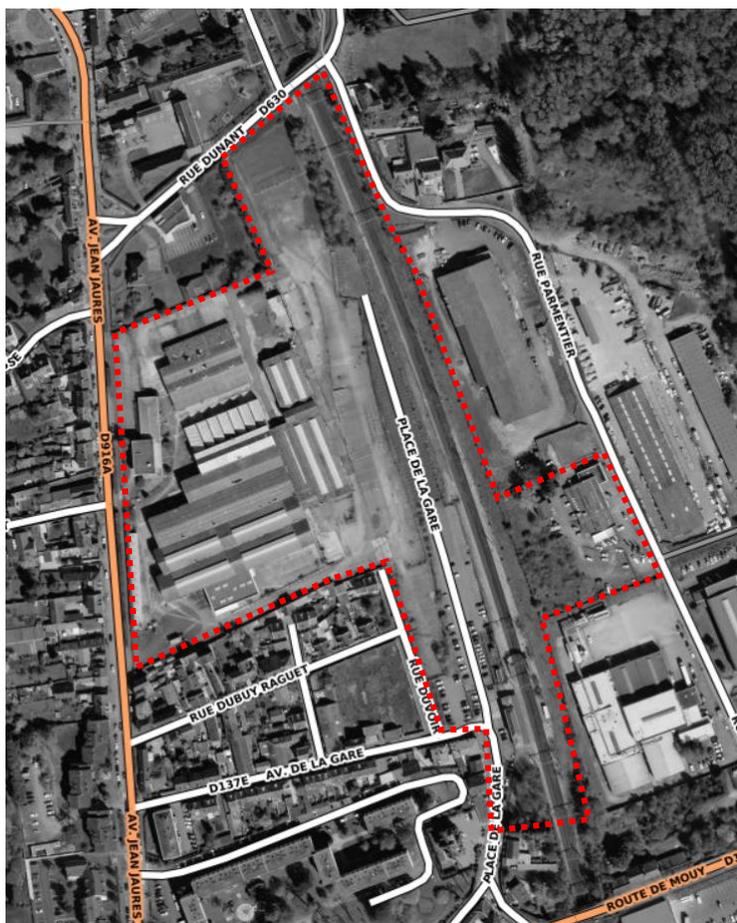


Figure 2 : Secteur de projet

C'est donc l'inscription d'une zone 1AUm, zone dédiée à un renouvellement urbain visant à développer un projet d'urbanisation mixte, et l'inscription de cet emplacement réservé en lien avec le futur pôle multimodal qui font l'objet de la présente procédure de « déclaration de projet » emportant mise en compatibilité du PLU.

Les caractéristiques du projet et ses motivations sont exposées dans le document spécifique intitulé « intérêt général du projet ».

2 DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE ET ARTICULATION DU PLU AVEC LES AUTRES DOCUMENTS ET PLANS OU PROGRAMMES

2.1 Diagnostic du territoire

Les données de base figurent dans le rapport de présentation du PLU approuvé ; les caractéristiques de la commune de Rantigny y sont présentées.

Quelques éléments de connaissance du territoire sont néanmoins rappelés ci-après.

2.1.1 Situation géographique

Commune de 2 506 habitants (population légale 2017, entrée en vigueur au 01/01/2020), Rantigny est positionnée au centre du département de l'Oise. Appartenant à l'arrondissement de Clermont, la commune de Rantigny est située à environ 3 kilomètres au sud de Clermont, et 7 kilomètres au nord de Creil.

Géographiquement, le territoire communal est situé dans l'entité géographique du Clermontois, qui correspond à un massif calcaire présentant une grande diversité paysagère.

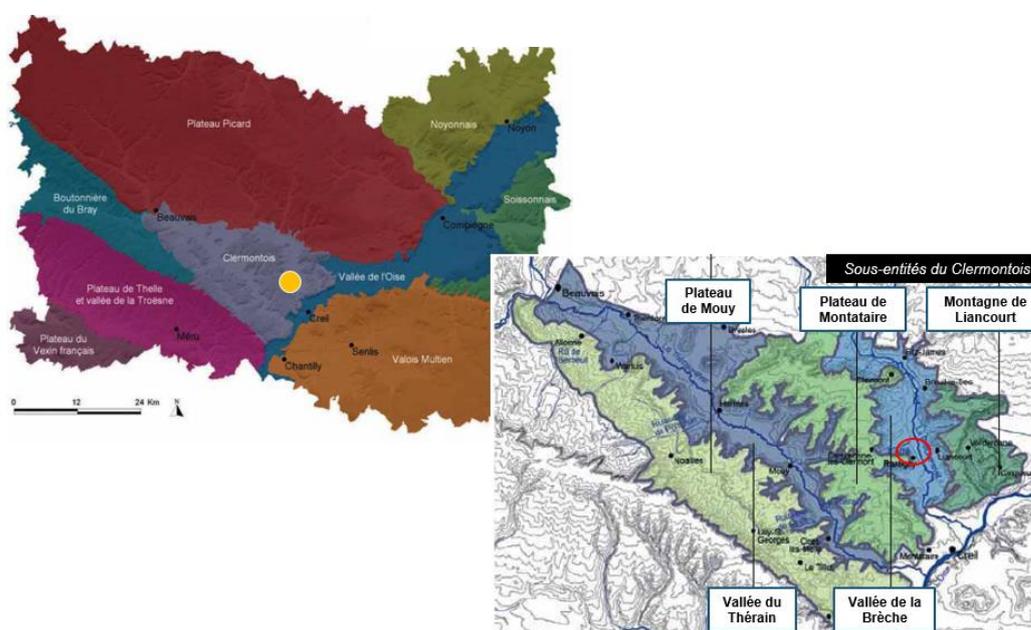


Figure 3 : Positionnement de Rantigny par rapport aux régions naturelles de l'Oise (source : Atlas de paysage de l'Oise 2005 - DIREN Picardie)

La partie sud-ouest du territoire est sous l'influence du plateau de Montataire, vaste plateau tabulaire très découpé plongeant vers le sud où s'impose un paysage de forêt domaniale (au nord de l'entité) et de grandes cultures à champs ouverts (au centre et au sud de l'entité).

La vallée de la Brèche intéresse les $\frac{3}{4}$ de la surface du territoire. Il s'agit d'une vallée alluviale à fond plat et aux versants asymétriques qui se caractérise par un paysage contrasté de versants à dominante rurale et de fonds humides à dominante urbaine, industrielle et d'activités.

Le territoire de Rantigny est traversé par la RD1016 (axe Clermont-Creil), et dispose d'un échangeur. Par ailleurs, le territoire est bordé, au sud par la RD137 (axe Mouy-Catenoy)

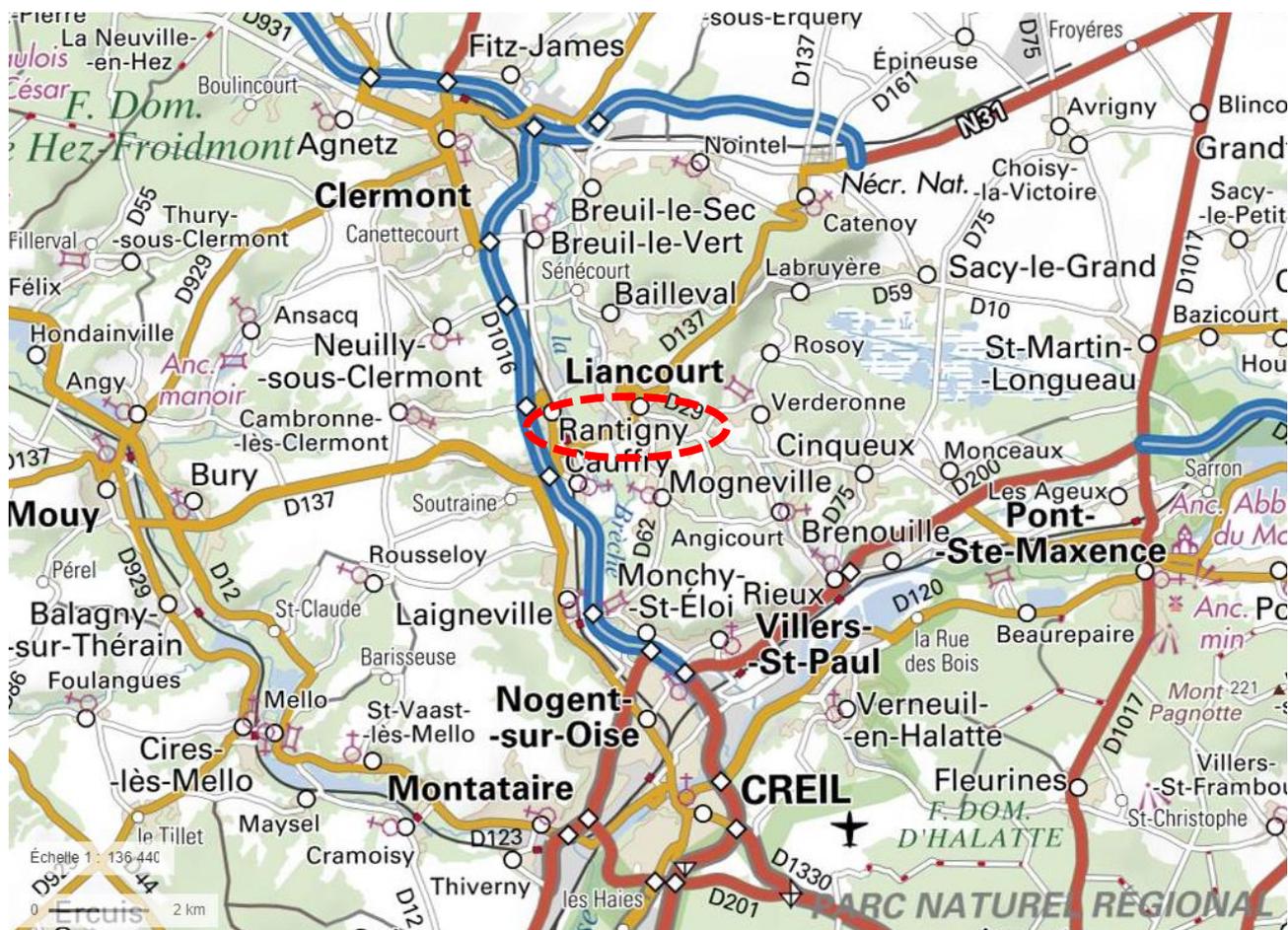


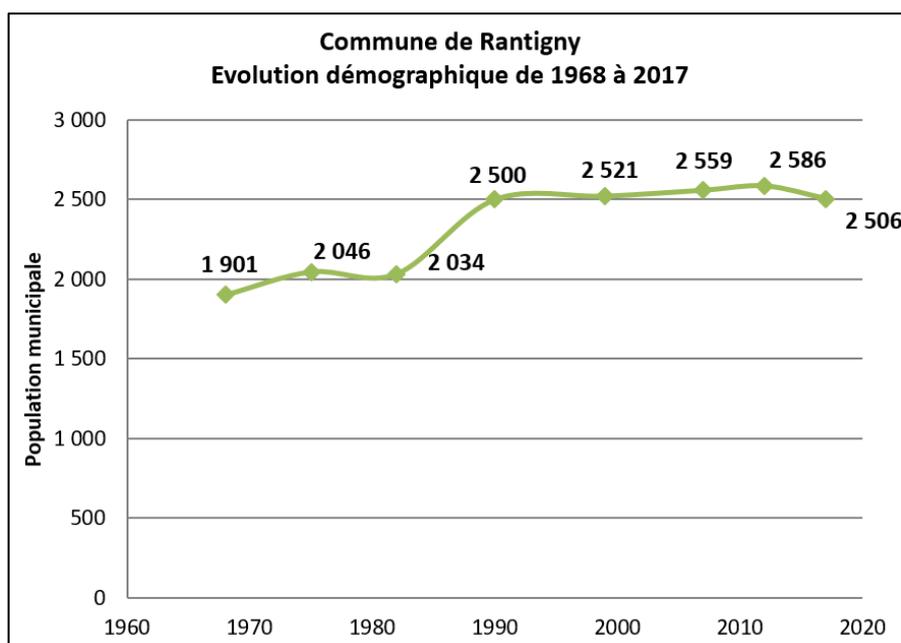
Figure 4 : Situation de Rantigny par rapport aux voies de communication

2.1.2 Statistiques communales

2.1.2.1 Démographie

Recensements Généraux de Population	Population municipale	Variation absolue par rapport au recensement précédent	Variation relative par rapport au recensement précédent (%)
1968	1 901		
1975	2 046	+145	+ 7,6
1982	2 034	- 12	- 0,6
1990	2 500	+ 466	+ 22,9
1999	2 520	+ 20	+ 0,8
2007	2 559	+ 38	+ 1,5
2012	2 586	+ 27	+ 1,1
2017	2 506	- 80	- 3,1

Source : Recensements Généraux de Population, INSEE



En 2017, Rantigny comptait 2 506 habitants. La population municipale a évolué selon plusieurs phases successives.

- une phase relativement stable entre 1968 et 1982,
- entre 1982 et 1990 un pic de croissance important correspondant à l'apport de 466 habitants soit 19 % de la population actuelle,
- une phase relativement stable depuis 1990, avec néanmoins une légère régression sur la période 2012-2017

➤ Les facteurs démographiques

	Variation annuelle moyenne de la population en %	Due au solde naturel	Due au solde migratoire
1968 – 1975	+ 1,1	+ 1,4	- 0,4
1975 - 1982	- 0,1	+ 1,0	- 1,1
1982 - 1990	+ 2,6	+ 1,0	+ 1,6
1990 - 1999	+ 0,1	+ 0,9	- 0,8
1999 - 2007	+ 0,2	+ 0,7	- 0,5
2007 - 2012	+ 0,2	+ 0,7	- 0,5
2012 - 2017	- 0,6	+ 0,9	- 1,5

Source : Recensements Généraux de Population, INSEE,

L'évolution démographique de la commune résulte de deux facteurs : le solde naturel et le solde migratoire. Le solde naturel représente la différence entre le nombre de naissances et le nombre de décès au sein de la commune. Le solde migratoire représente la différence entre le nombre de personnes qui viennent s'installer sur le territoire communal et le nombre de personnes qui quittent le territoire communal.

Le tableau ci-avant met en évidence la faiblesse du taux de variation annuel depuis 1990 qui s'explique par une solde migratoire négatif, que le solde naturel compense tout juste, voire pas assez sur la période 2012-2017 (d'où la baisse de population).

Ce solde migratoire négatif traduit un manque d'attractivité du territoire : il y a davantage de personnes qui le quittent que de personnes qui s'y installent.

➤ Répartition par âge

POP T0 - Population par grandes tranches d'âges

	2007	%	2012	%	2017	%
Ensemble	2 559	100,0	2 586	100,0	2 506	100,0
0 à 14 ans	493	19,3	527	20,4	477	19,0
15 à 29 ans	540	21,1	533	20,6	506	20,2
30 à 44 ans	564	22,0	543	21,0	503	20,1
45 à 59 ans	557	21,8	512	19,8	487	19,4
60 à 74 ans	271	10,6	331	12,8	397	15,9
75 ans ou plus	133	5,2	140	5,4	136	5,4

Sources : Insee, RP2007, RP2012 et RP2017, exploitations principales, géographie au 01/01/2020.

POP G2 - Population par grandes tranches d'âges



Sources : Insee, RP2007, RP2012 et RP2017, exploitations principales, géographie au 01/01/2020.

Les statistiques font état d'un vieillissement significatif de la population depuis 2007, et notamment une très forte augmentation de la part des 60 à 74 ans : ils représentaient 10,6 % de la population en 2007, contre 15,9 % en 2017.

2.1.2.2 Population active

EMP T5 - Emploi et activité

	2007	2012	2017
Nombre d'emplois dans la zone	1 006	1 007	835
Actifs ayant un emploi résidant dans la zone	1 175	1 152	1 089
Indicateur de concentration d'emploi	85,6	87,4	76,7
Taux d'activité parmi les 15 ans ou plus en %	64,5	63,4	63,6

L'indicateur de concentration d'emploi est égal au nombre d'emplois dans la zone pour 100 actifs ayant un emploi résidant dans la zone.

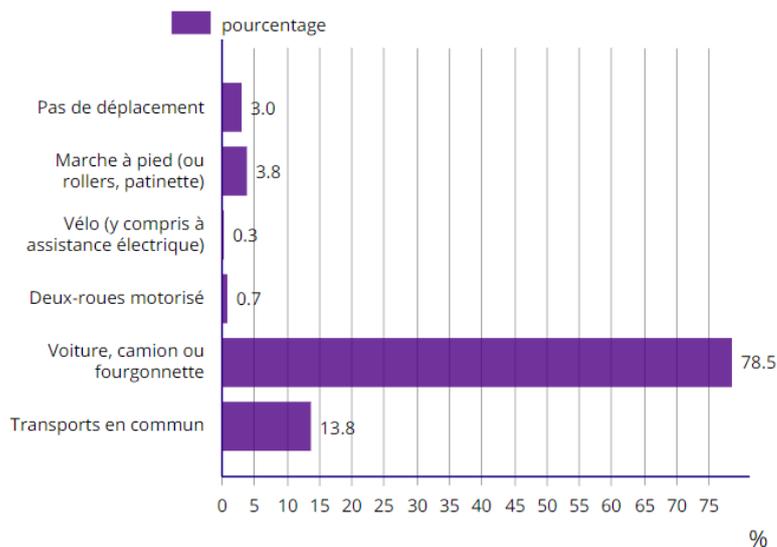
Sources : Insee, RP2007, RP2012 et RP2017, exploitations principales lieu de résidence et lieu de travail, géographie au 01/01/2020.

Comme le montre le tableau ci-dessus, le nombre d'emplois présents sur la commune a chuté entre 2012 et 2017, en grande partie suite à la fermeture du site Caterpillar. Le taux de chômage, stable entre 2007 et 2012 (11,8 %), atteint 15,6 % en 2017.

La commune est fortement dépendante des pôles d'emplois extérieurs, puisqu'en 2017, seuls 13,8 % des actifs résidant à Rantigny y travaillent. 86,2 % travaillent dans une autre commune.

Malgré la présence d'une gare ferroviaire desservie par la ligne TER Paris-Amiens (desserte répartie sur la journée selon des plages horaires étendues (5h15 à 21h45)), seulement 13,8 % des actifs utilisent les transports en commun pour se rendre au travail.

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2017



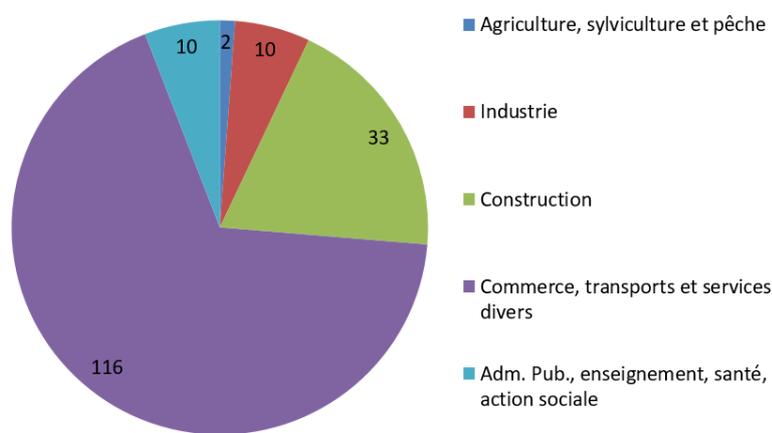
Champ : actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi.

Source : Insee, RP2017 exploitation principale, géographie au 01/01/2020.

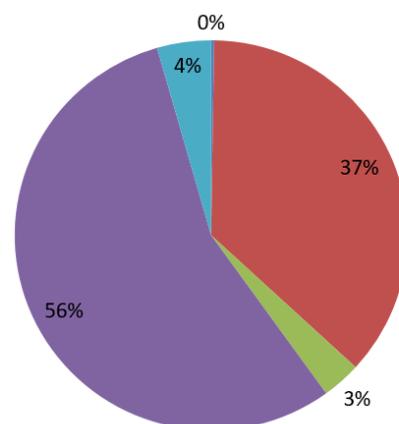
2.1.2.3 Tissu économique

Établissements actifs et emplois salariés par secteur d'activité au 31/12/2015	Établissements actifs		Emplois salariés	
	Nombre	%	Nombre	%
Agriculture, sylviculture et pêche	2	1,2%	2	0,2%
Industrie	10	5,8%	296	36,6%
Construction	33	19,3%	26	3,2%
Commerce, transports et services divers <i>dont commerce, réparation auto</i>	116 31	67,8% 18,1%	449 103	55,5% 12,7%
Adm. Pub., enseignement, santé, action sociale	10	5,8%	36	4,4%
TOTAL	171	100,0%	809	100,0%

Source : INSEE 2016, CLAP.



Nombre d'établissements actifs



Postes salariés

Fin 2015 (soit avant la fermeture définitive de Caterpillar), la commune de Rantigny comptait 171 établissements actifs. La répartition de ces derniers par secteur d'activité montrait une nette domination du tertiaire dont la part était bien plus significative (67,8%). Suivaient ensuite le secteur de la construction (19,3%), de l'industrie et de l'administration publique (5,8% chacun), puis de l'agriculture (1,2%).

En termes d'emploi, c'est également le secteur tertiaire qui pesait le plus, totalisant 449 emplois salariés. Suivait ensuite l'industrie (296 emplois salariés). Les autres secteurs étaient loin derrière.

Ces éléments chiffrés permettent de constater que le secteur de l'industrie occupait une place majeure dans le tissu économique du territoire en termes d'emplois. La fermeture a donc eu un impact important (augmentation du chômage, baisse de l'attractivité de la commune).

2.1.2.4 Logement

	1968	1975	1982	1990	1999	2007	2012	2017
Nombre total de logements	714	734	812	950	1 034	1 126	1 169	1 166
Part des résidences principales	590	669	750	894	968	1 065	1 080	1 068
	82,6%	91,1%	92,4%	94,1%	93,6%	94,6%	92,4%	91,6%
Part des résidences secondaires	14	12	13	18	9	4	2	2
	2,0%	1,6%	1,6%	1,9%	0,9%	0,4%	0,2%	0,2%
Part des logements vacants	110	53	49	38	57	56	87	96
	15,4%	7,2%	6,0%	4,0%	5,5%	5,0%	7,4%	8,2%
Nombre moyen d'occupants par résidence principale	3,22	3,06	2,71	2,80	2,60	2,40	2,39	2,35

Source : Recensements Généraux de Population, INSEE 2017

Les chiffres du tableau ci-avant font état d'une quasi constante augmentation du nombre de logements depuis 1968 selon des rythmes irréguliers. Les périodes les plus marquantes en termes de création de logements sont 1982-1990 (+ 138 logements) et 1999-2007 (+ 92 logements). Sur la période 2012-2017, on constate une diminution du nombre de logements (-3 logements), ce qui est particulièrement rare.

En 2017, la part des résidences principales représente 91,6 % du nombre total de logements. La part des résidences secondaires est faible (0,2 %).

En revanche, le nombre de logements vacants est élevé avec 96 logements recensés en 2017. Cela pourrait être une conséquence du manque d'attractivité du territoire.

➤ *Statut d'occupation des résidences principales*

Sur les 1 068 résidences principales recensées en 2017 sur le territoire communal :

- 642 étaient occupées par des propriétaires soit 60,2 % du parc.
- 416 étaient occupées par des locataires soit 39,0 % du parc dont 143 dans un logement HLM loué vide (13,4 %),
- 9 étaient occupées par des personnes logées à titre gratuit soit 0,9 % du parc.

➤ *Taille des logements*

	Résidences principales selon le nombre de pièces	
	Rantigny (%)	CCLVD (%)
1 pièce	3,0	2,8
2 pièces	10,9	9,8
3 pièces	23,9	17,6
4 pièces	28,1	27,4
5 pièces ou plus	34,1	42,5

Le parc de logement est principalement composé de grands logements (62,2% des logements ont 4 pièces ou plus). Néanmoins, on constate que le parc de logements de Rantigny est plus diversifié que celui de la CCLVD, car les parts des logements d'une pièce, de deux pièces et de trois pièces sont plus élevées à Rantigny que sur l'intercommunalité.

De manière générale, la commune constate que le vieillissement de la population génère la recherche de logements plus petits et nécessitant moins d'entretien de la part de ménages à la retraite. Ces derniers, souvent propriétaires d'une maison familiale, envisagent de la revendre pour acheter un appartement à proximité des commerces et des transports. Or ce type de produit est assez rare sur la commune.

2.2 Articulation du PLU avec les autres documents et plans ou programmes

Conformément aux termes de l'article L.131-4 du Code de l'Urbanisme, « *les plans locaux d'urbanisme et les documents en tenant lieu ainsi que les cartes communales sont compatibles avec :*

1. *Les schémas de cohérence territoriale prévus à l'article L.141-1 ;*
2. *Les schémas de mise en valeur de la mer prévus à l'article 57 de la loi n°83-8 du 7 janvier 1983 ;*
3. *Les plans de déplacements urbains prévus à l'article L.1214-1 du code des transports ;*
4. *Les programmes locaux de l'habitat prévus à l'article L.302-1 du code de la construction et de l'habitation ;*
5. *Les dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes conformément à l'article L.112-4. »*

En outre, conformément aux termes de l'article L.131-7 du Code de l'Urbanisme, « *en l'absence de schéma de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme, les documents en tenant lieu et les cartes communales sont compatibles, s'il y a lieu, avec les documents énumérés aux 1° à 10° de l'article L.131-1* », à savoir :

1. *« Les dispositions particulières au littoral et aux zones de montagne prévues aux chapitres I et II du titre II ou les modalités d'application de ces dispositions particulières lorsqu'elles ont été précisées pour le territoire concerné par une directive territoriale d'aménagement prévue par l'article L.172-1 ;*
2. *Les règles générales du fascicule du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires prévu à l'article L.4251-3 du code général des collectivités territoriales pour celles de leurs dispositions auxquelles ces règles sont opposables ;*
3. *Le schéma directeur de la région d'Ile-de-France prévu à l'article L.123-1 ;*
4. *Les schémas d'aménagement régional de la Guadeloupe, la Guyane, la Martinique, Mayotte et La Réunion prévus à l'article L.4433-7 du code général des collectivités territoriales ;*
5. *Le plan d'aménagement et de développement durable de Corse prévu à l'article L.4424-9 du code général des collectivités territoriales ;*
6. *Les chartes des parcs naturels régionaux prévues à l'article L.333-1 du code de l'environnement ;*
7. *Les chartes des parcs nationaux prévues à l'article L.331-3 du code de l'environnement ;*
8. *Les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux prévus à l'article L.212-1 du code de l'environnement ;*
9. *Les objectifs de protection définis par les schémas d'aménagement et de gestion des eaux prévus à l'article L.212-3 du code de l'environnement ;*
10. *Les objectifs de gestion des risques d'inondation définis par les plans de gestion des risques d'inondation pris en application de l'article L.566-7 du code de l'environnement, ainsi qu'avec les orientations fondamentales et les dispositions de ces plans définies en application des 1° et 3° du même article L.566-7. [...] » (Extrait de l'article L.131-1 du Code de l'Urbanisme)*

2.2.1 Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)

Rantigny adhère au syndicat mixte du Bassin Creillois et des Vallées Bréthoises (SMBCVB) qui dispose d'un SCOT depuis 2013.

Ayant intégré le périmètre du SCOT après son approbation, la commune de Rantigny est située

en « zone blanche » c'est-à-dire qu'aucune disposition du SCOT ne la concerne actuellement ; la révision du SCOT en cours devrait combler cette attente.

2.2.2 Plan de Déplacements Urbains (PDU)

Le syndicat mixte du Bassin Creillois et des Vallées Bréthoises (SMBCVB) a lancé l'élaboration d'un Plan de Déplacements Urbains par le biais d'une démarche mutualisée avec les intercommunalités limitrophes, intitulée « Plans de Déplacements Mutualisés du Sud de l'Oise ».

Le projet est en cours d'élaboration, et le scénario envisagé à l'heure actuelle, au niveau du bassin Creillois et des vallées Bréthoises, prévoit une montée en puissance des petites gares (notamment celle de Liancourt-Rantigny), avec le développement de la desserte en bus vers celles-ci. L'objectif est de diminuer la part de la voiture comme mode de déplacement, avec un report vers les modes de transport « doux » (transports collectifs, marche à pied, vélo, etc.).

Le projet de reconversion de la friche Caterpillar participera à la réalisation de ce scénario par :

- la prise en compte du projet d'aménagement d'un pôle multimodal au niveau de la gare pour permettre une liaison optimale entre le réseau de bus et le réseau ferré, et prévoir les équipements nécessaires aux autres modes de transport (stationnement vélo, auto-partage, etc.) ;
- l'aménagement d'un nouvel accès à la gare via la friche, permettant de réduire la distance à parcourir entre le centre-ville et la gare, facilitant ainsi les déplacements piétons et cyclistes ;
- l'aménagement d'un nouvel accès à l'est de la gare, permettant de réduire la distance à parcourir entre la gare et Liancourt, facilitant ainsi les déplacements piétons et cyclistes ;
- l'accueil de commerces et de services en cœur de ville, offrant la possibilité aux habitants d'y accéder à pied ou à vélo ;
- l'accueil d'activités en cœur de ville, générant des emplois accessibles à pied, à vélo ou en train ;
- l'accueil de logements en cœur de ville, permettant aux futurs habitants d'accéder aux commerces, services et équipements de la commune à pied ou à vélo, et aux emplois à pied, à vélo ou en train.

2.2.3 Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)

Le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) a pour but de fixer les objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière d'équilibre et d'égalité des territoires, d'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, de désenclavement des territoires ruraux, d'habitat, de gestion économe de l'espace, d'intermodalité et de développement des transports, de maîtrise et de valorisation de l'énergie, de lutte contre le changement climatique, de pollution de l'air, de protection et de restauration de la biodiversité, de prévention et de gestion des déchets.

Le SRADDET des Hauts-de-France a été approuvé le 30 juin 2020.

Le projet de reconversion de la friche Caterpillar contribuera à mettre en œuvre le SRADDET, en répondant à plusieurs objectifs :

- ❖ Objectif n°25 : « Privilégier le renouvellement urbain à l'extension urbaine »

Comme indiqué dans le fascicule du SRADDET, « *les territoires doivent privilégier le renouvellement urbain à l'extension urbaine. Pour apprécier la capacité d'un territoire à renouveler son tissu urbain, il convient de prendre en compte les ressources bâties et foncières (reconquête des friches, réhabilitation des tissus anciens, reconstruction-démolition, ...) disponibles dans la tache urbaine.* »

Le projet s'inscrit dans cet objectif, en requalifiant une friche industrielle entièrement artificialisée et située au sein de la tache urbaine.

- ❖ Objectif n°22 : « Rééquilibrer l'offre commerciale en faveur des centres villes et des centres bourgs »

Comme indiqué dans le fascicule du SRADDET, « *le commerce fait partie de la ville et il ne peut être traité isolément. Ainsi, quatre fonctions sont nécessaires pour développer l'attractivité d'une polarité commerciale :*

- *la fonction économique : conserver une fonction d'emploi et de lieu d'échange (capacité à maintenir et à attirer des activités économiques, notamment tertiaires) ;*
- *la fonction habitat : proposer un habitat adapté aux nouveaux parcours résidentiels (capacité à maintenir et à attirer des habitants) ;*
- *la fonction identité : créer un attachement, un point de repère, une fierté (capacité à donner envie de fréquenter la centralité) ;*
- *la fonction services : répondre à des besoins non-marchands des habitants (capacité à proposer une offre de services publics).*

Le projet de requalification de la friche Caterpillar vise justement à accueillir un aménagement mixte, comportant commerces, activités tertiaires, habitat et pôle multimodal à proximité immédiate du centre-bourg, pour contribuer à son dynamisme. Le projet, situé entre la gare et le centre-bourg, créera un lien entre ces deux polarités (nouveau cheminement, nouveaux commerces et services, etc.), ce qui aura deux effets complémentaires : d'un côté, les nouveaux commerces/services bénéficieront d'une attractivité par leur positionnement sur un lieu de passage et de l'autre, ce nouveau lieu de passage attractif pourrait davantage encourager les déplacements doux (piétons, cyclistes) entre le centre-bourg et la gare.

- ❖ Objectif n°19 : « Développer les pôles d'échanges multimodaux »

Comme indiqué dans le fascicule du SRADDET, « *les documents de planification abordant les questions de mobilité intègrent les caractéristiques et les enjeux spécifiques des pôles d'échanges ferroviaires et routiers pour créer des espaces de qualité, garantir un accès facilité et offrir une intermodalité optimisée. [...] Ainsi, pour chaque catégorie [de pôles d'échanges], il s'agit de moduler les ambitions à atteindre autour des principales finalités suivantes :*

- *veiller à la bonne intégration du site dans son quartier, son environnement et son bassin de mobilité ;*
- *favoriser l'intermodalité et les correspondances en transport en commun ;*
- *faciliter l'accès aux sites par les modes actifs ;*
- *maintenir une accessibilité voiture, en intégrant les nouvelles pratiques automobiles ;*
- *proposer une information claire, continue, multimodale et multi-transporteurs ;*
- *créer une attente confortable et donner un sentiment de sécurité aux usagers. »*

Le projet prévoit un large espace dédié à l'aménagement d'un pôle multimodal en lien avec la gare de Liancourt-Rantigny. L'ambition est de combiner, dans un même lieu, de nombreux modes de transport (train, car, vélo, marche, covoiturage, voiture, etc.), et de faciliter avant tout l'usage des transports peu polluant.

L'aménagement d'un pôle multimodal devrait également contribuer à atteindre d'autres objectifs du SRADDET : favoriser le développement des pratiques alternatives et complémentaires à la voiture individuelle (n°21), réduire les consommations d'énergie et des gaz à effet de serre (n°31), améliorer la qualité de l'air en lien avec les enjeux de santé publique et de qualité de vie (n°32).

- ❖ Objectif n°26 : « Développer des modes d'aménagement innovants et prenant en compte les enjeux de biodiversité et de transition énergétique »

Comme indiqué dans le fascicule du SRADDET, les projets d'aménagement doivent favoriser « *la mixité fonctionnelle permettant les courts déplacements peu ou pas carbonés, notamment au sein des différents pôles de l'ossature régionale. [...] La mixité fonctionnelle implique une vision de planification des espaces qui s'oppose à l'étalement urbain et au découpage en zones*

fonctionnellement différenciées. Elle s'entend comme la possibilité de concilier différentes fonctions dans une approche globale au sein d'un projet d'aménagement :

- *la fonction « économique » : maintien et développement d'activités économiques notamment tertiaires, commerciales, etc... ;*
- *la fonction « résidentielle » : développement d'un habitat diversifié, etc... ;*
- *la fonction « mobilité » : optimisation et diversification de la mobilité et de la desserte avec une concentration d'activités et un rapprochement domicile-emploi favorisant les courts déplacements peu ou pas carbonés et permettant de réduire les déplacements, développement des modes doux, etc... ;*
- *la fonction « services et loisirs » : réponse à des besoins non-marchands des habitants (santé, administration, culture, loisirs, numérique...)* ;
- *la fonction « aménités » : espaces urbains et cadre de vie de qualité, insertion paysagère, réhabilitation/requalification de friches, rénovation des quartiers, etc. »*

Le projet de la friche Caterpillar accueillera un aménagement mixte, comportant commerces, activités tertiaires, habitat et pôle multimodal à proximité immédiate du centre-bourg, pour contribuer à son dynamisme. Les déplacements doux auront une place prépondérante, en lien avec l'aménagement du pôle multimodal.

- ❖ **Objectif n°23** : « Produire du logement à la hauteur des besoins et en cohérence avec l'armature régionale »

Comme indiqué dans le fascicule du SRADDET, « *les PLU doivent intensifier le développement urbain (résidentiel, commercial, économique) dans les pôles de l'ossature régionale et autour des nœuds de transport, en particulier les pôles d'échanges multimodaux.* »

Le projet va dans ce sens, avec l'accueil d'un projet mixte (résidentiel, commercial, économique) à proximité immédiate du futur pôle intermodal.

2.2.4 Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)

La commune de Rantigny est couverte par le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands qui a été adopté par le Comité de bassin le 29 octobre 2009, et qui est entré en vigueur le 17 décembre 2009.

Ce document détermine une planification et une politique cohérente de l'eau à l'échelle du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands, avec pour objectifs de :

- diminuer les pollutions ponctuelles des milieux par les polluants classiques,
- diminuer les pollutions diffuses des milieux aquatiques,
- réduire les pollutions des milieux aquatiques par les substances dangereuses,
- réduire les pollutions microbiologiques des milieux,
- protéger les captages d'eau pour l'alimentation en eau potable actuelle et future,
- protéger et restaurer les milieux aquatiques humides,
- gérer la rareté de la ressource en eau,
- limiter et prévenir le risque d'inondation,
- acquérir et partager les connaissances,
- développer la gouvernance et l'analyse économique.

Concernant la problématique de la lutte contre la pollution des eaux, l'entreprise CATERPILLAR, en tant qu'Installation Classée pour la Protection de l'Environnement soumise à Déclaration, a été soumise à l'obligation de remise en état du site. L'examen du processus de remise en état du site par la DREAL doit conduire à la mise en place, par arrêté préfectoral, de prescriptions spéciales prescrivant à la société CATERPILLAR la surveillance des eaux souterraines et de l'air ambiant au droit du site. Ce dispositif permettra donc de vérifier qu'il n'y a pas de pollution de la nappe phréatique.

Les futures constructions devront être raccordées au réseau d'assainissement des eaux usées, ce qui garantira le traitement effectif des eaux. La station d'épuration de Monchy-Saint-Eloi présente une capacité nominale de 27 000 EH, alors qu'elle épure les eaux usées d'environ 22 800 habitants, ce qui laisse donc suffisamment de marge pour l'accueil du projet. En 2019, la station d'épuration a fonctionné à 76 % de sa charge hydraulique (temps sec) et à 58 % de sa charge organique (paramètre DBO₅) par rapport à la capacité nominale de temps sec. Les rendements moyens sont élevés et conformes aux exigences réglementaires. La station présente de très bonnes performances épuratoires.

Concernant l'alimentation en eau potable, Rantigny est alimenté par un réseau dont la gestion relève de la compétence de la Communauté de Communes du Liancourtois Vallée Dorée. L'eau distribuée provient d'un champ captant de 5 forages situés sur le territoire de Labruyère. Le volume annuel autorisé est de 1 600 000 m³/an. Le volume puisé en 2019 s'élevait à 1 170 218 m³. Ce volume était complété par 110 008 m³ achetés par la CCLVD à l'ACSO (Agglomération Creil Sud Oise).

Un Schéma Directeur d'Eau potable a été réalisé en 2015 afin de réaliser le bilan besoin / ressources à l'horizon 2030. Les besoins estimés à l'horizon 2030 sont compris entre 1 210 000 m³/an et 1 480 000 m³/an, ce qui reste en-deçà du volume annuel autorisé. En parallèle, la Communauté de communes poursuit ses efforts d'amélioration du rendement et va lancer une étude de faisabilité d'interconnexion avec l'ACSO permettant de sécuriser la ressource en eau et d'apporter un appoint complémentaire si cela s'avérait nécessaire.

L'eau de la CCLVD distribuée au cours de l'année 2019 est de bonne qualité et conforme aux normes réglementaires fixées pour les substances indésirables.

Quant à la gestion des eaux pluviales, le règlement impose une gestion sur le terrain d'assiette de l'opération, sauf en cas d'impossibilité technique ou réglementaire. L'objectif étant de favoriser une infiltration de l'eau au plus près, et d'éviter les ruissellements en aval. En outre, le zonage d'assainissement pluvial approuvé le 22 juin 2020 s'appliquera au projet. Dans ce secteur, il prescrit les dispositions suivantes :

Dans ces zones, pour toute nouvelle opération d'aménagement, sur le domaine privé ou public le mode d'évacuation des eaux pluviales devra impérativement être l'infiltration in situ lorsque la nature du sol et/ou du sous-sol le permet. Est entendu par « opération d'aménagement » toutes nouvelles constructions d'immeubles, toutes réhabilitations ou transformations d'immeubles, toutes réfections ou créations de voirie, toutes créations ou réaménagement d'espace de loisir.

La possibilité ou l'impossibilité de recourir à l'infiltration devra être justifiée par des essais de perméabilité de type Porchet :

- *Dans le cas d'une perméabilité supérieure à 1.10⁻⁶ m/s, on considèrera que l'infiltration des eaux pluviales est possible,*
- *Dans le cas d'une perméabilité inférieure à 1.10⁻⁶ m/s, on considèrera que l'infiltration des eaux pluviales n'est pas possible et un rejet à débit régulé vers un exutoire devra être envisagé.*

Dans le cas où l'infiltration ne serait pas possible, il y aura lieu de mettre en place des dispositifs de tamponnement (bassins, cuve de récupération avec débit de fuite...) afin de ne pas surcharger les réseaux existants situés en aval. Le débit de fuite est limité à 2 l/s/ha (2 l/s si S < 1 ha) et doit permettre la vidange de l'ouvrage sur une période comprise en 24h et 48 h.

En fonction du projet, la collectivité se réserve le droit de demander à l'aménageur, une étude spécifique pour la mise en place d'un système de dépollution des eaux pluviales avant leur infiltration ou leur rejet vers l'exutoire.

Les ouvrages seront dimensionnés pour une pluie décennale de 45 mm pour les opérations de

– de 500 m² et vicennale de 50 mm pour les projets de plus de 500 m².

Le mode de gestion des eaux pluviales et leur traitement devront être précisés au niveau de la phase conception du projet et soumis à l'organisme compétent en matière de gestion des eaux pluviales.

Le document guide à suivre pour tout projet soumis à la loi sur l'eau est le document établi par les services de l'Etat « Document Guide à l'élaboration du dossier Loi sur l'Eau et de recommandations techniques à l'usage des aménageurs » en avril 2016.

Ces dispositions garantiront une bonne gestion des eaux pluviales.

Par ailleurs, le projet ne porte pas atteinte aux cours d'eau ou aux zones humides, puisque le site est entièrement artificialisé et se trouve à l'écart de ces espaces à enjeux.

De même, le site n'est pas concerné par le risque d'inondation par ruissellement ou débordement. Le risque de remontées de nappe est bien pris en compte, par la mise en place de conditions strictes concernant les sous-sols (ceux-ci ne sont autorisés qu'en partie haute du site – cote NGF > 52 m –, à condition de n'être que semi-enterrés, et de présenter un accès à plat ou bien en pente « ascendante »).

Cette analyse démontre que le projet de reconversion du site Caterpillar est compatible avec les objectifs généraux du SDAGE.

2.2.5 Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE)

Les Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux sont des documents de planification de la gestion de l'eau à l'échelle de sous-bassins versants. Ils fixent des objectifs généraux d'utilisation, de mise en valeur et de protection à la fois qualitative et quantitative de la ressource en eau qui doivent être compatibles avec le SDAGE. La commune de Rantigny se trouve dans le périmètre du SAGE de la Brèche, qui est en élaboration.

Les grands enjeux d'ores-et-déjà identifiés par le SAGE en élaboration sont :

- Assurer un cadre de mise en œuvre du SAGE par une gouvernance adaptée
- Garantir une qualité des eaux superficielle et souterraines
- Protéger les patrimoines des milieux aquatiques et humides
- Assurer une gestion équilibrée de la ressource et prévenir les risques en anticipant les effets du changement climatique

Pour les mêmes raisons explicitées au paragraphe précédent, le projet de reconversion du site Caterpillar ne remet pas en cause les objectifs du SAGE en élaboration.

2.2.6 Plan de Gestion du Risque Inondation (PGRI)

Le Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI) est un document issu de la transposition en droit français de la directive 2007/60/CE du Parlement et du Conseil du 23 octobre 2007. Il vise à réduire les conséquences négatives associées aux inondations.

Le PGRI du Bassin Seine Normandie a été approuvé en décembre 2015. Le territoire de Rantigny ne fait pas partie des Territoires à Risque Important (TRI). Ces derniers correspondent aux zones dans lesquelles les enjeux potentiellement exposés aux inondations sont les plus importants (notamment les enjeux humains et économiques), ce qui justifie une action volontariste et à court terme de tous les acteurs de la gestion du risque inondation.

Le projet n'est pas concerné par le risque d'inondation par ruissellement ou débordement. Le risque de remontées de nappe est bien pris en compte, par des restrictions règlementaires sur les sous-sols.

Quant à la gestion des eaux pluviales, le règlement impose une gestion sur le terrain d'assiette de l'opération, sauf en cas d'impossibilité technique ou règlementaire. L'objectif étant de favoriser une infiltration de l'eau au plus près, et d'éviter les ruissellements en aval. En outre, le zonage pluvial récemment approuvé s'appliquera au projet.

Par ailleurs, le projet ne porte pas atteinte aux cours d'eau ou aux zones humides, puisque le site est entièrement artificialisé et se trouve à l'écart de ces espaces à enjeux.

Ainsi, le projet est compatible avec le PGRI.

2.2.7 Autres documents supra-communaux

La commune de Rantigny n'est couverte par aucun des documents suivants :

- Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT),
- Schéma de Mise en Valeur de la Mer (SMVM),
- Programme Local de l'Habitat (PLH),
- Plan d'Exposition au Bruit (absence de zone de bruit d'aéroport),
- Dispositions particulières au littoral et aux zones de montagne,
- Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France,
- Schémas d'Aménagement Régional de la Guadeloupe, la Guyane, la Martinique, Mayotte et La Réunion,
- Plan d'Aménagement et de Développement Durable de Corse,
- Charte de Parc Naturel Régional,
- Charte de Parc National.

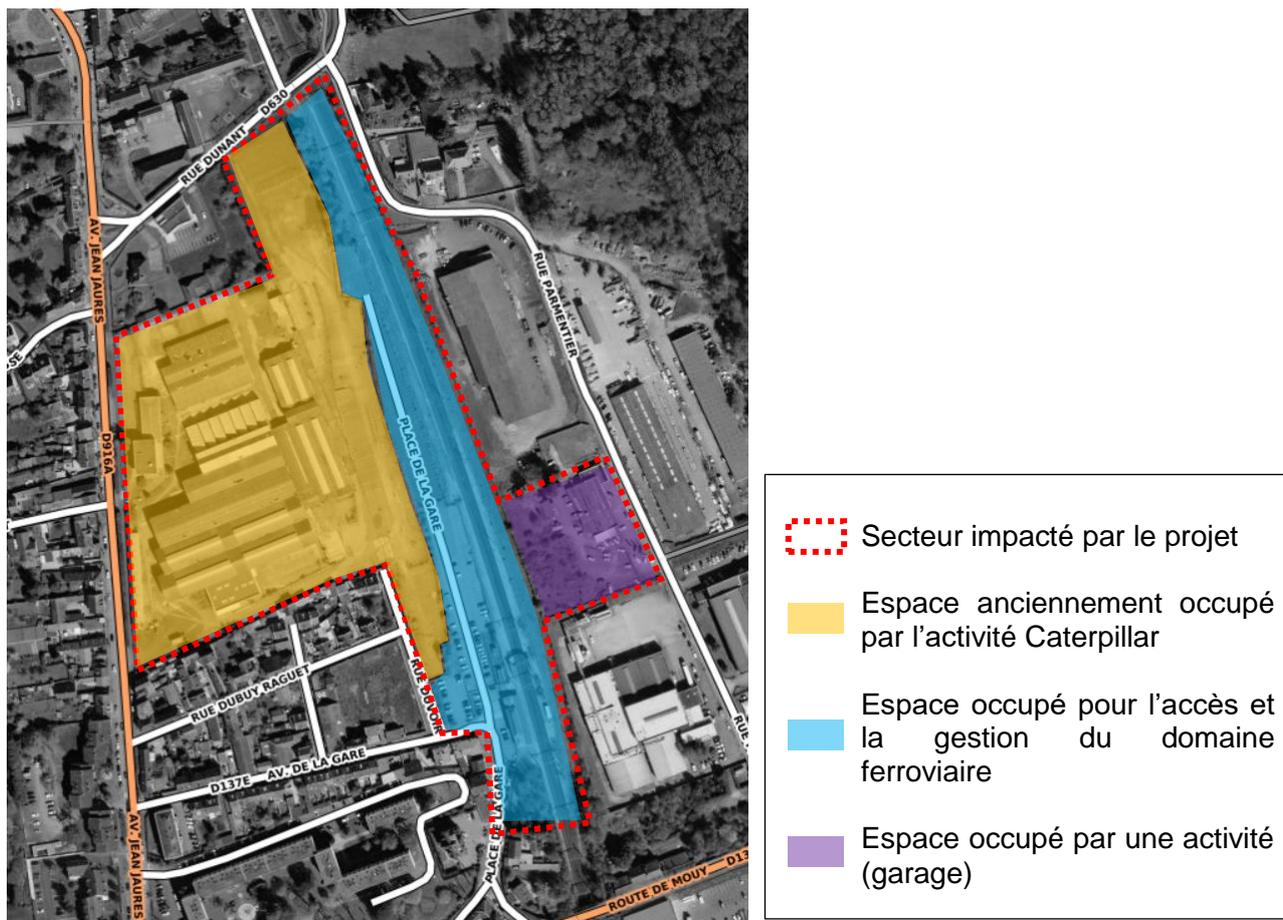
3 ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PERSPECTIVES DE SON EVOLUTION

3.1 Etat initial de l'environnement

3.1.1 Localisation du projet

Le site du projet concerne une assiette foncière de 6,94 ha, dont :

- 3,98 ha anciennement occupés par l'entreprise Caterpillar,
- 2,36 ha occupés pour l'accès et la gestion du domaine ferroviaire,
- 0,60 ha occupés par une activité (un garage) qui est actuellement fermé suite à un récent incendie.



Le site est bordé à l'ouest par l'avenue Jean Jaurès, au nord par la rue Dunant, au sud par les rues Duvoir et de la Gare, et à l'est par la voie ferrée et la rue Parmentier.

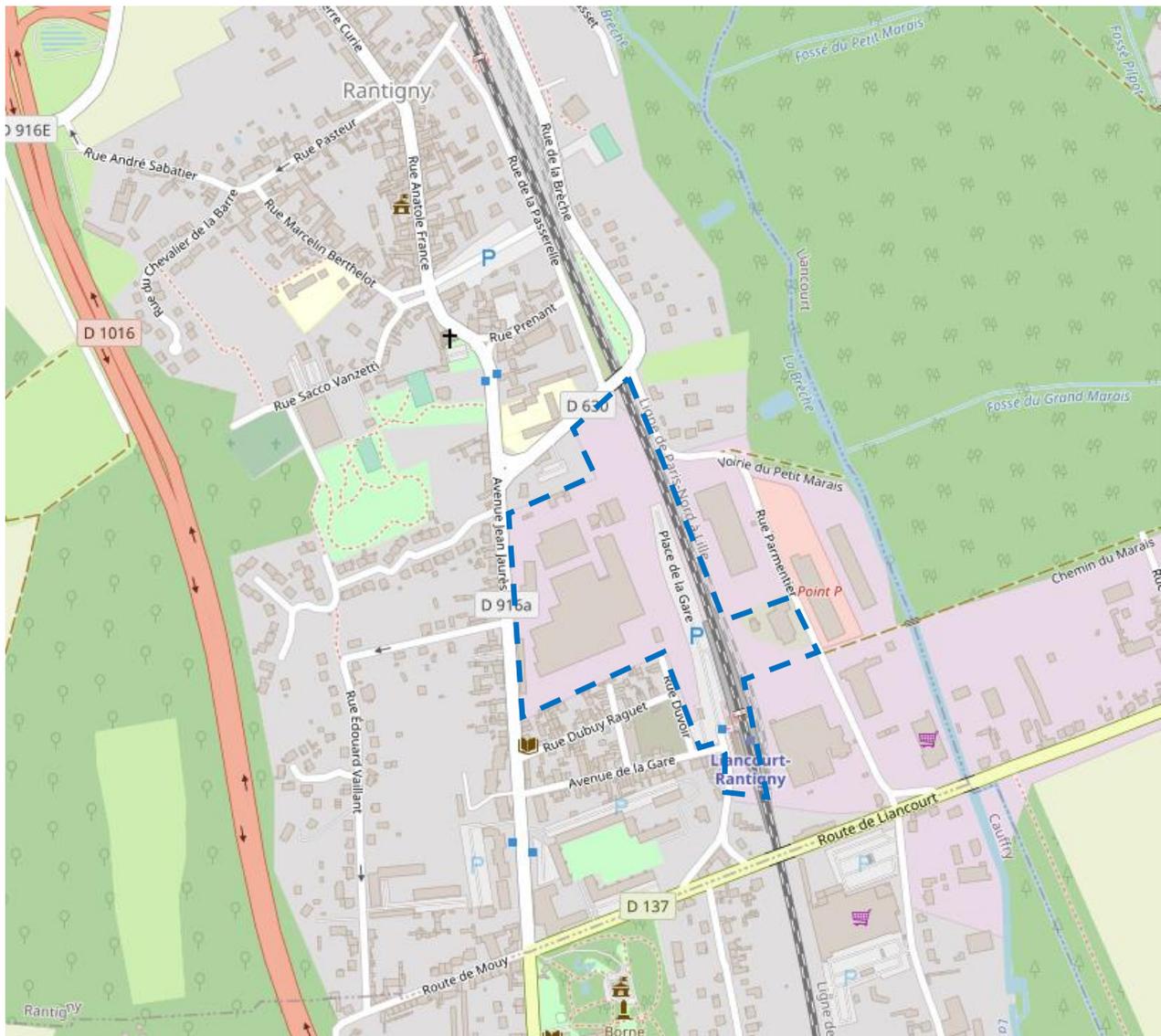


Figure 6 : Localisation du site sur openstreetmap.org

3.1.2 Occupation du sol

Le terrain d'assiette du projet est entièrement artificialisé. Le bâti se concentre sur la partie ouest du site (parcelle AE108), alors que la partie est est constituée d'anciens espaces de stockage et/ou de stationnement.



A l'extérieur de la friche, les bâtiments présents sont la gare ferroviaire et le garage.



3.1.3 Relief

Sur le plan topographique, le site du projet présente une légère déclivité, principalement orientée selon un axe ouest-est ; les altitudes sont voisines de 55 m en partie haute, et de 47 m en partie basse.

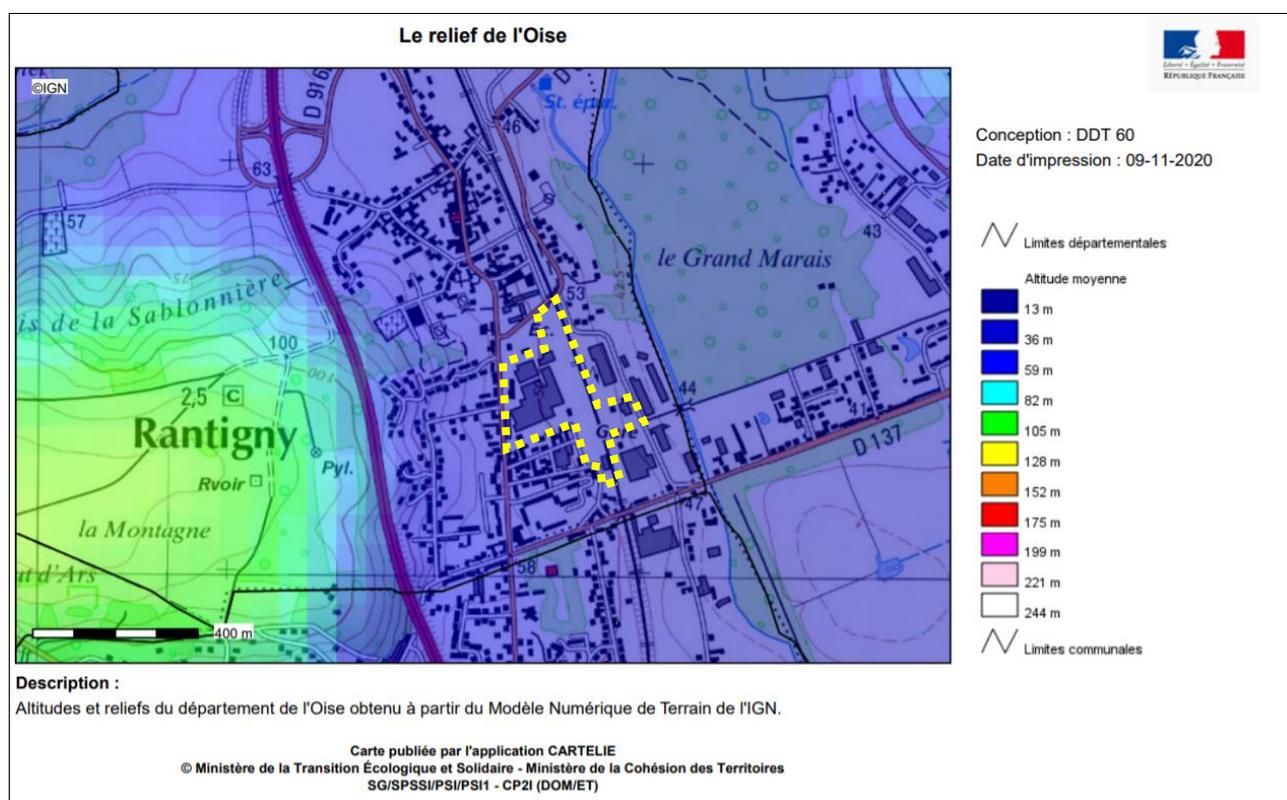


Figure 7 : Carte du relief (Source : DDT de l'Oise)

3.1.4 Hydrographie

D'un point de vue hydrographique, aucun cours d'eau n'est recensé à proximité immédiate du terrain d'assiette du projet. Le site est implanté en rive droite de la Brèche, située à environ 100 m du site. La rivière de la Brèche est un affluent de l'Oise, et appartient plus largement au bassin versant de la Seine.

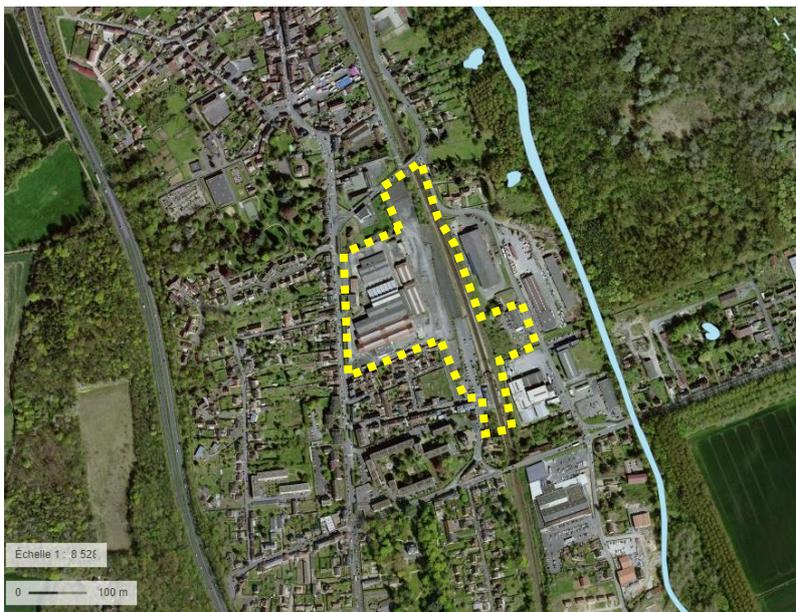


Figure 8 : Hydrographie

3.1.5 *Patrimoine naturel*

Le document d'urbanisme se doit de tenir compte de la qualité environnementale du territoire communal dans une optique de préservation et de mise en valeur des richesses naturelles. Il convient de présenter l'ensemble des zonages du patrimoine écologique qui concernent le territoire de Rantigny, à partir de l'inventaire établi par les services de l'Etat (Direction Régionale de l'Environnement).

3.1.5.1 Sur le site du projet

Aucune reconnaissance environnementale ne concerne le site du projet ; les reconnaissances qui concernent le reste du territoire de Rantigny sont exposées ci-après.

3.1.5.2 Sur le territoire communal de Rantigny

Le document ci-dessous dresse une cartographie des reconnaissances environnementales identifiées sur le territoire de Rantigny ; chacune d'elles est détaillée dans le présent chapitre.

Le zoom rappelle que le site du projet n'est pas couvert par une reconnaissance environnementale.

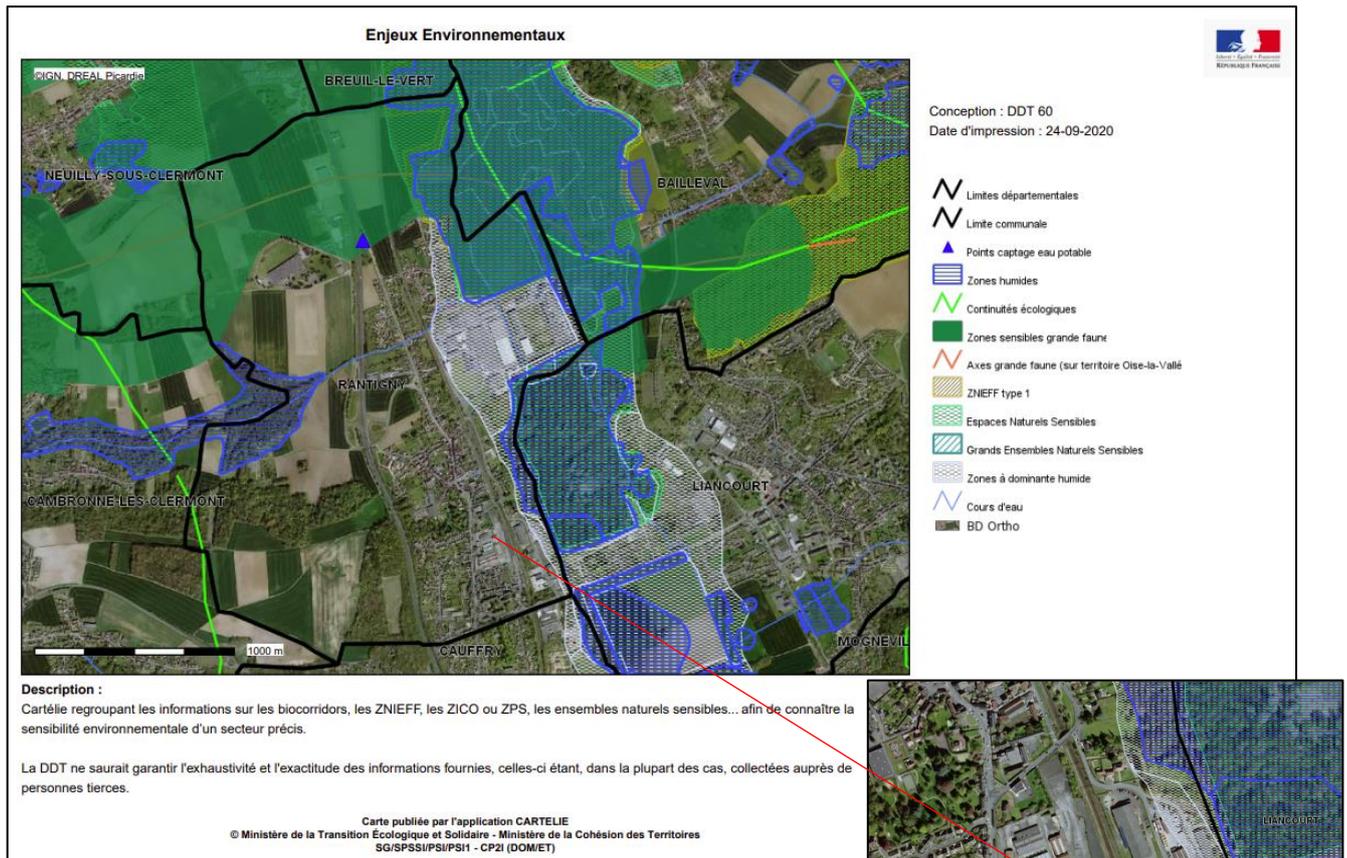


Figure 9 : Périmètres de reconnaissance environnementale sur le territoire de Rantigny

❖ **ZNIEFF de type 1 : Marais tourbeux de la Vallée de la Brèche de Sénécourt à Uny**

D'une superficie de 106 ha, cette Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique s'étend sur les communes de Bailleval, Breuil-le-Vert et Rantigny, et se trouve à environ 1 km au nord de la zone de projet. Les contours du site englobent les milieux terrestres et aquatiques les plus précieux pour les habitats, la flore et la faune. Les cultures et les zones urbanisées sont évitées.

• **Description**

La vallée de la Brèche, axe hydraulique et biologique important dans le Clermontois, possède des marais tourbeux en plusieurs points de son lit majeur, dont le plus intéressant est situé entre Sénécourt et Uny.

Cette zone est caractérisée par la présence de tourbe alcaline, issue de la non-décomposition des débris végétaux, dans des conditions anoxiques de sols engorgés.

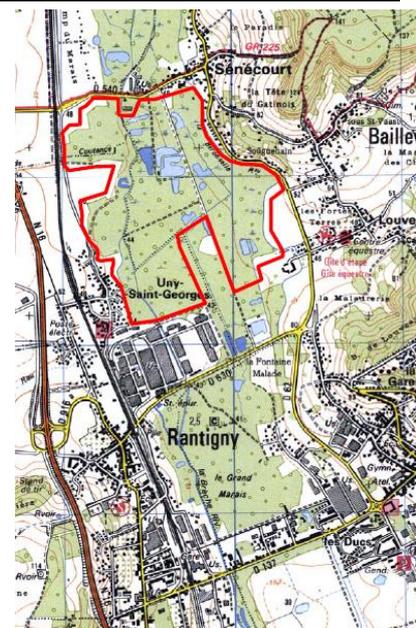


Figure 10 : Périmètre de la ZNIEFF

On note la présence des milieux suivants :

- mares et anciens bras-morts atterris, fossés, étangs, dépressions humides inondables avec une végétation aquatique (dont le Potametum colorati sur les bancs de tourbe), et héliophytique (Rorippo-Oenanthion aquaticae, Glycerio-Sparganion...);
- cariçaies (Caricion acutiformis-ripariae);
- mégaphorbiaies (Thalictro-Altheaetum officinalis) et phragmitaies (Phragmition australis), plus ou moins imbriquées;
- aulnaies tourbeuses basiclines (Thelypterido-Alnetum) et fourrés de saules...

Des plantations de peupliers ont remplacé les mégaphorbiaies et les aulnaies en plusieurs secteurs.

- **Intérêt des milieux**

Les mares et fossés développés dans la tourbe (dont le Potametum colorati), les mégaphorbiaies du Thalictro-Altheaetum et les aulnaies tourbeuses basiclines (Thelypterido-Alnetum) notamment, sont des milieux rares et menacés en Europe, inscrits à la directive "Habitats" de l'Union Européenne.

Les milieux tourbeux connaissent une régression considérable dans l'ensemble de la France et de l'Europe.

Ces habitats abritent de nombreuses espèces végétales et animales rares et menacées.

Le cours rapide de la Brèche constitue également un biotope intéressant, du fait de la présence d'eaux relativement claires et oxygénées, avec quelques fonds caillouteux ou sableux.

La juxtaposition de milieux tourbeux, terrestres et aquatiques, présentant divers degrés d'ouverture, permet l'expression d'une biodiversité élevée en Picardie pour un petit marais.

- **Intérêt des espèces**

FLORE :

De nombreuses espèces assez rares à très rares et menacées en Picardie sont présentes dans cette zone humide et ses abords, dont les suivantes :

- le Potamot coloré (Potamogeton coloratus*),
- la Samole de Valerandus (Samolus valerandi),
- le Laiteron des marais (Sonchus palustris),
- la Guimauve officinale (Althaea officinalis),
- le Pigamon jaune (Thalictrum flavum),
- la Thélyptéride des marais (Thelypteris palustris),
- le Nénuphar blanc (Nymphaea alba)...

FAUNE :

Avifaune remarquable :

- le Martin-pêcheur (Alcedo atthis), inscrit en annexe I de la directive "Oiseaux" de l'Union Européenne,
- le Râle d'eau (Rallus aquaticus) assez rare en Picardie,
- le Cygne tuberculé (Cygnus olor),
- l'Hypolais icterine (Hippolais icterina), très rare dans l'Oise,

Les étangs accueillent fréquemment des oiseaux d'eau en halte migratoire (Sarcelles, Fuligules, Chevaliers...).

Entomofaune remarquable :

- le Cordulegastre annelé (Cordulegaster boltonii), odonate rare des eaux bien oxygénées;

- le Sphinx de l'Epilobe (*Proserpinus proserpina**), papillon nocturne protégé en France ;
- le Petit Mars changeant (*Apatura ilia*), rare en Picardie ;
- *Phragmataecia castanea*, hétérocère remarquable en Picardie.

- **Facteurs influençant l'évolution de la zone**

La dégradation de la qualité de l'eau de la Brèche et de sa nappe alluviale limite l'expression des potentialités phytocoénologiques et piscicoles.

Le remblaiement récent d'une partie des étangs et des roselières sur tourbe, en bordure du chemin carrossable d'accès au marais, a fait disparaître des milieux de très grand intérêt.

- ❖ **Espaces naturels sensibles (ENS)**

Le Conseil Départemental de l'Oise est compétent pour élaborer et mettre en œuvre une politique de protection, de gestion et d'ouverture au public des espaces naturels, boisés ou non afin de « préserver la qualité des sites, des paysages, des milieux naturels et des champs naturels d'expansion des crues et d'assurer la sauvegarde des habitats naturels » (art.L.142-1 du Code de l'Urbanisme).

A ce titre, le département a approuvé le 18 décembre 2008, le Schéma départemental des espaces naturels sensibles qui reprend sur le territoire de Rantigny l'espace d'intérêt écologique exposé plus haut (ZNIEFF) avec un périmètre légèrement plus étendu (lisière agricole). Il s'agit des ENS « Marais, Vallée de la Brèche de Sénécourt à Uny » (à 1 km au nord de la zone de projet) et « le Grand Marais » (à 200 m à l'est de la zone de projet).

La reconnaissance en ENS confère à ces espaces une valeur écologique supplémentaire qui se doit d'être soulignée. Même si l'ENS ne présente aucune contrainte réglementaire, ni juridique, il a vocation à faire reconnaître la valeur écologique et paysagère d'un site naturel et sensibiliser les porteurs de projet.

La vallée de la Brèche, axe hydraulique et biologique important dans le Clermontois, possède des marais tourbeux en plusieurs points de son lit majeur, dont le plus intéressant est situé entre Sénécourt et Uny.

Cette zone est caractérisée par la présence de tourbe alcaline, issue de la non-décomposition des débris végétaux, dans des conditions anoxiques de sols engorgés.

Milieux naturels dominants

Les mares et anciens bras-morts atterris, fossés, étangs, dépressions humides Inondables avec une végétation aquatique (dont le Potamogeton colorati sur les bancs de tourbe), et hélophytique (*Rorippo-Oenanthlon aquaticae*, *Glycerio-Sparganlon*...); cariçaies (*Caricion acutiformis-ripariae*) ; mégaphorbiaies (*Thalictrio-Altheaetum officinalis*) et phragmitales (*Phragmiton australis*), plus ou moins imbriquées ; aulnaies tourbeuses basiclines (*Thelypterido-Alnetum*)

Espèces végétales remarquables

Le Potamogeton coloré (*Potamogeton coloratus*'), la Sa mole de Valerandus (*Samolus valerandi*), le Laiteron des marais (*Sonchus palustris*), la Guimauve officinale (*Althaea officinalis*), le Pigamon jaune (*Thalictrum flavum*), la Thélyptéride des marais (*Thelypteris palustris*), le Nénuphar blanc (*Nymphaea alba*)...

Espèces animales remarquables

Le Martin-pêcheur (*Alcedo atthis*) ; le Râle d'eau (*Rallus aquaticus*) assez rare en Picardie ; le Cygne tuberculé (*Cygnus olor*) ; l'Hypolaïs icterine (*Hippolaïs icterina*) ; le Cordulegastre annelé (*Cordulegaster boltonii*), odonate rare des eaux bien oxygénées ; le Sphinx de l'Epilobe (*Proserpinus proserpina*'), papillon nocturne protégé en France ; le Petit Mars changeant (*Apatura ilia*), rare en Picardie ; *Phragmataecia castanea*

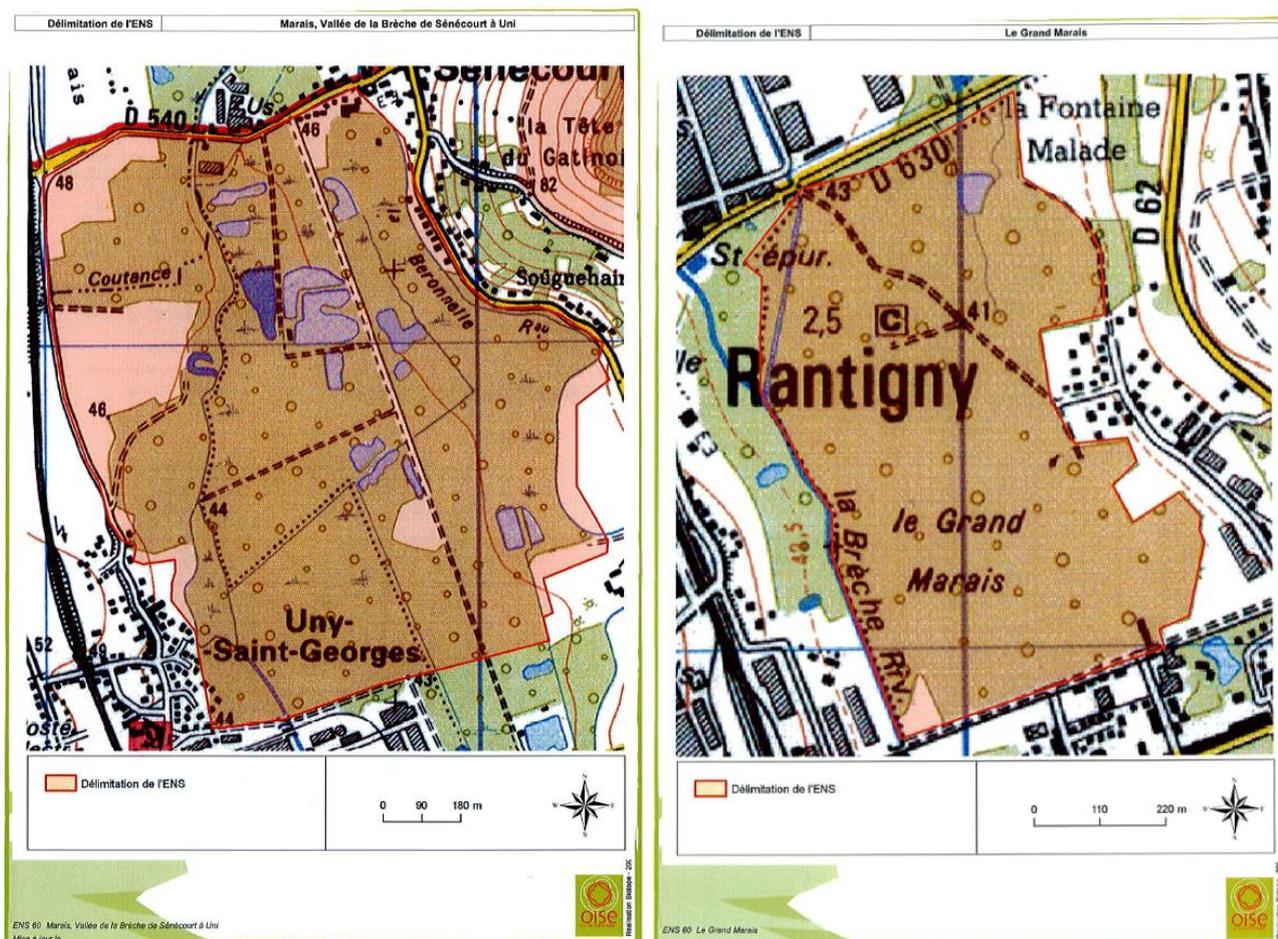


Figure 11 : Périmètre des ENS

❖ Zone sensible grande faune

Le nord du territoire de Rantigny est concerné par un biocorridor inter-forestier dont le niveau de valeur biologique est régional. Cet espace se trouve à environ 1 km au nord de la zone de projet. Ce biocorridor supporte la liaison faunistique entre la forêt de Hez-Froidmont, le Bois des Côtes et le Marais de Sacy, écosystèmes de haute qualité.

Les espèces concernées sont le Cerf (quelques individus), le Sanglier, le Chevreuil, le Blaireau, la Martre, de petits mammifères (dont des chiroptères), des Reptiles, des Batraciens et des Invertébrés.

Ce biocorridor a fait l'objet de deux études successives suivies par l'Association Multidisciplinaire des Biologistes de l'Environnement (A.M.B.E.).

La première étude publiée en 1994 définit une zone sensible grande faune qui s'étend sur plusieurs communes et touche plus particulièrement la partie nord du territoire communal de Rantigny. Cette zone sensible s'accompagne sur le territoire de Rantigny d'un « axe grande faune » (couloir majeur de migration) d'orientation ouest-est.

La seconde étude publiée en 2012 confirme la présence de la zone sensible grande faune. Cependant, l'étude révèle que l'axe grande faune (au sein de la plaine agricole) s'est déplacé vers le nord, sur le territoire de Neuilly-sous-Clermont. Dorénavant, seule l'extrémité nord-est du territoire de Rantigny est concernée par cet axe migratoire (sud-est/nord-ouest) qui transite par la zone des Marais. L'étude insiste par ailleurs sur la nécessité de créer un passage à faune sur le territoire de Neuilly-sous-Clermont afin de faciliter le franchissement de la RD 1016.

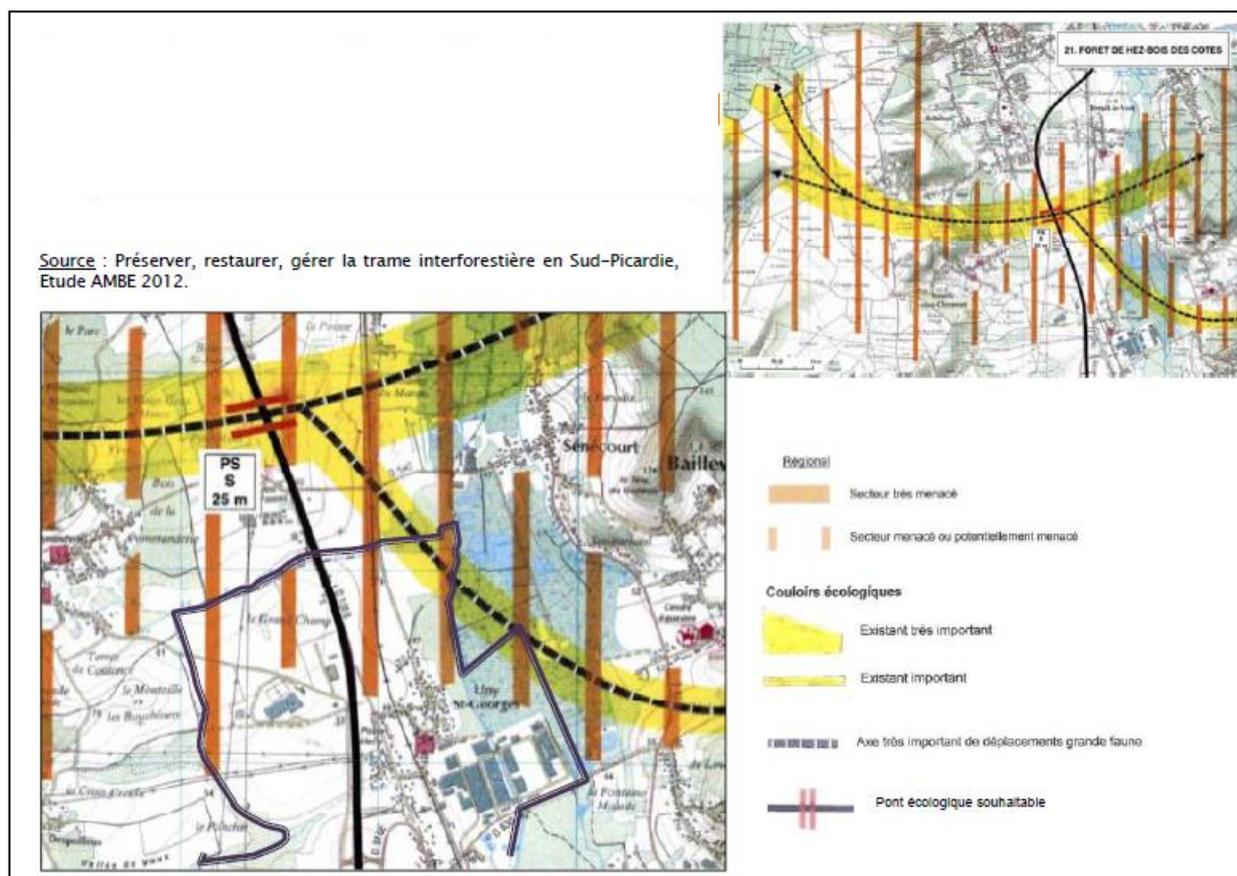


Figure 12 : Zone sensible grande faune

❖ Corridor écologique potentiel

Une continuité écologique potentielle est mise en exergue en limite ouest du territoire communal (à environ 1,3 km à l'ouest de la zone de projet), sans étude plus précise en la matière. On peut en effet considérer que le plateau « isolé » et les bois attenants constituent une zone secondaire favorable pour la migration de la faune.

❖ Zones à dominante humide et zones humides

Les zones humides sont caractérisées par leur grande diversité et leur richesse, elles jouent un rôle fondamental pour la gestion quantitative de l'eau, le maintien de la qualité des eaux et la préservation de la diversité biologique.

Une zone dite « à dominante humide », issue du SDAGE Seine-Normandie, couvre toute la partie est du territoire. Il s'agit de l'espace consacré au fond de vallée de la Brèche. Elle prend donc la forme d'un couloir élargi (axe Nord-Sud) en épousant très souvent les limites de l'espace aggloméré. Cette zone à dominante humide se trouve à environ 100 m à l'est de la zone de projet.

Dans le cadre de l'élaboration du SAGE de la Brèche, un inventaire a été réalisé donnant lieu à la production d'une carte affinée des « zones humides » à l'échelle locale. Sont appelés « zones humides », les terrains, exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire, ou dont la végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année (art L.211-1 du Code de l'Environnement).

S'agissant du territoire de Rantigny, les zones humides « avérées » recourent en majorité les secteurs identifiés en zones à dominante humides hormis les sites urbanisés. Les plus proches se trouvent à environ 120 m à l'est de la zone de projet.

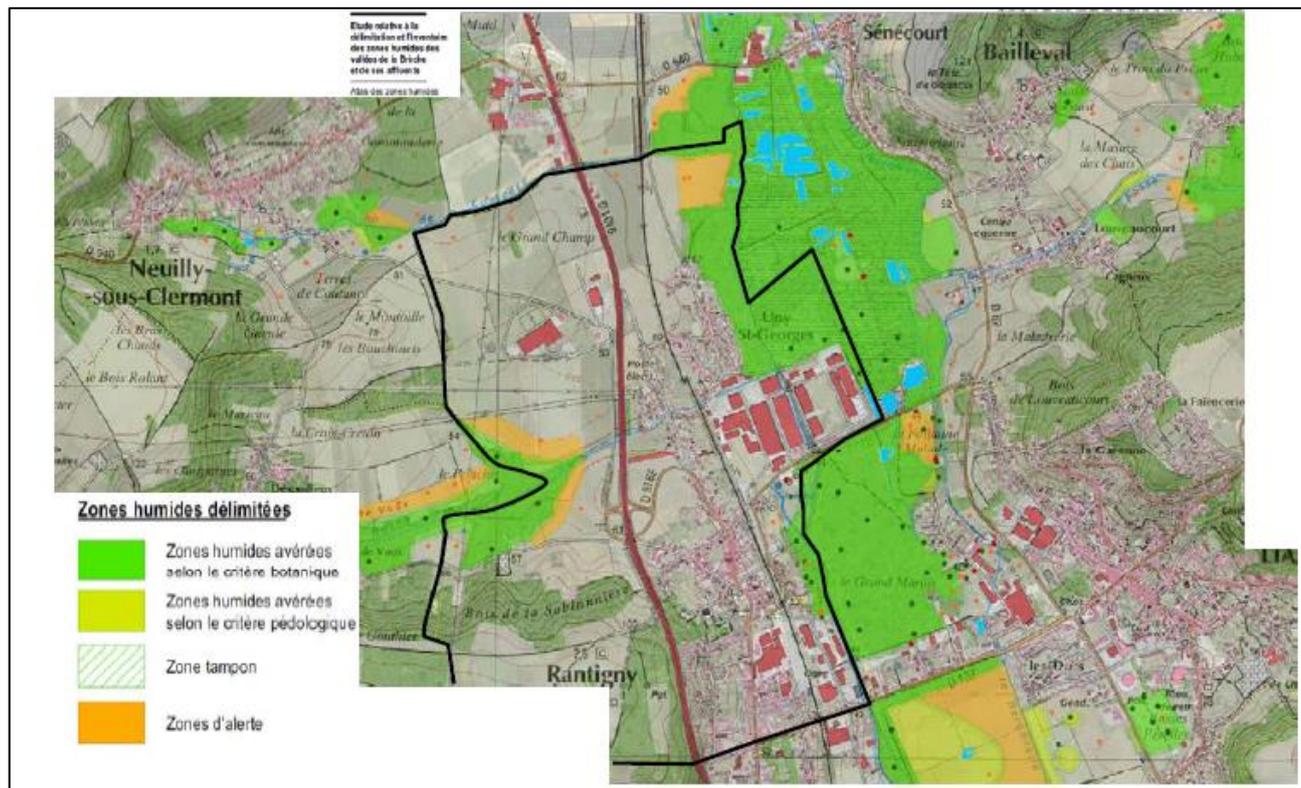


Figure 13 : Zones humides (Source : Syndicat Intercommunal de la Vallée de la Brèche)

❖ Continuités écologiques du SRADDET

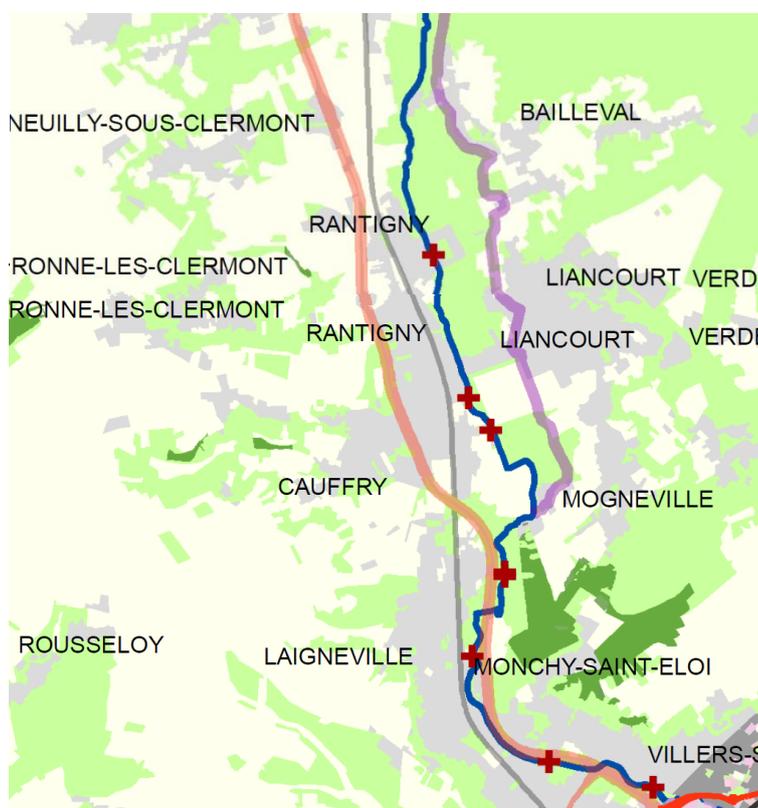
La carte des continuités écologiques du SRADDET identifie un réservoir de biodiversité sur le territoire communal de Rantigny. Il s'agit de la Brèche, qui est un réservoir de biodiversité de la trame bleue. Ce cours d'eau se trouve à plus de 100 m du projet, et la voie ferrée crée une rupture entre la rivière et la majeure partie du site de projet.

Le territoire communal n'est pas concerné par des corridors principaux, ni par des zones à enjeux.

Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)



Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC - Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-38 décembre 2018.



CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue (cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeu

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITÉ ECOLOGIQUE

Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels

3.1.6 Paysage

Le site du projet se trouve en fond de vallée, cerné par des espaces urbanisés, eux-mêmes encadrés par des boisements. Ainsi, le site est invisible dans le grand paysage.

En outre, le site du projet n'est concerné par aucun périmètre de protection de Monuments Historiques, ou de sites classés ou inscrits.

3.1.7 Cadre bâti

Le site du projet est actuellement occupé par du bâti d'activité ne présentant pas d'intérêt architectural particulier (entrepôts).



Figure 14 : Site industriel "Caterpillar" et angles de prise de vue



Le site se trouve principalement en contact de constructions anciennes, notamment en rive ouest de la rue Jean-Jaurès, et au sud (rue Dubuy Raguét). Au nord, le site jouxte un pavillon et une pharmacie d'architecture contemporaine. Enfin, à l'est, le secteur jouxte une autre zone d'activités, mais la voie ferrée constitue une barrière physique entre cette zone et le projet.

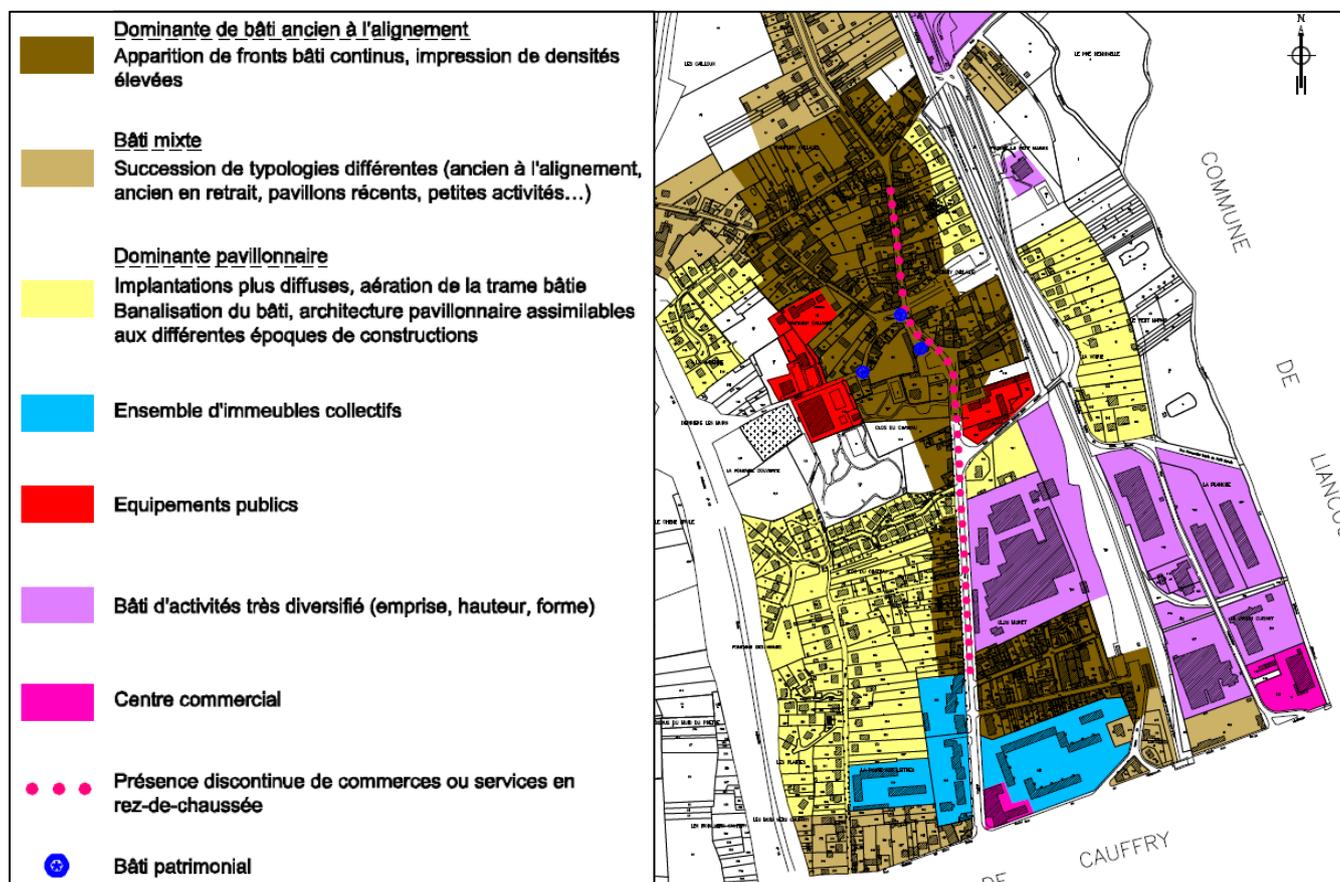


Figure 15 : Typologie du bâti

La cartographie ci-avant illustre un positionnement du site imbriqué dans un tissu ancien et relativement dynamique (proximité du centre-bourg, présence de commerces ou services à proximité, mais de manière discontinue). Cette friche, dénuée maintenant de toute activité, crée donc un vide au sein de cette trame bâtie relativement dense et dynamique.

L'ambition du projet est de redonner vie à cet espace en respectant le tissu bâti existant en périphérie : un quartier dynamique, mixte et relativement dense.

3.1.8 Risques, nuisances et contraintes

3.1.8.1 Les risques

Le territoire de Rantigny n'est concerné par aucun Plan de Prévention des Risques.

La connaissance des risques sur le territoire est complétée par des données mises à disposition par la Direction Départementale des Territoires de l'Oise. Issues du module cartographique Cartélie, et établies dans le cadre d'un Atlas des Risques Naturels Majeurs, les données sont les suivantes :

Coulées de boue : le site du projet n'est pas concerné par ce risque.

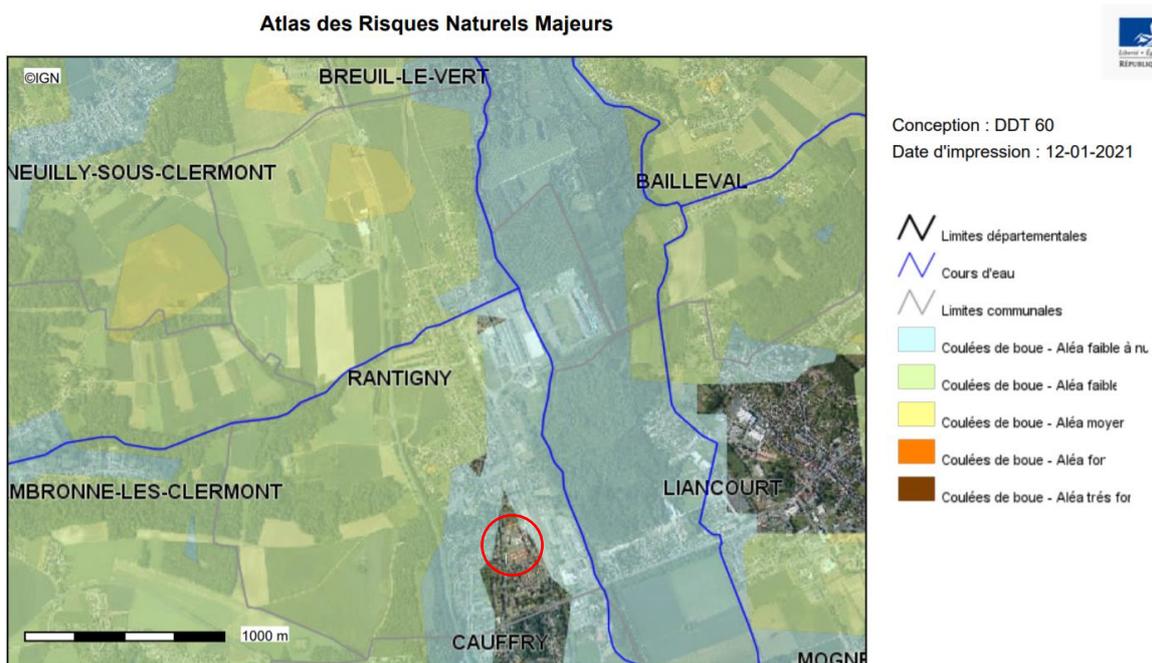


Figure 16 : Aléa coulées de boue (source : DDT de l'Oise)

Mouvements de terrain : le site du projet n'est pas concerné par ce risque.

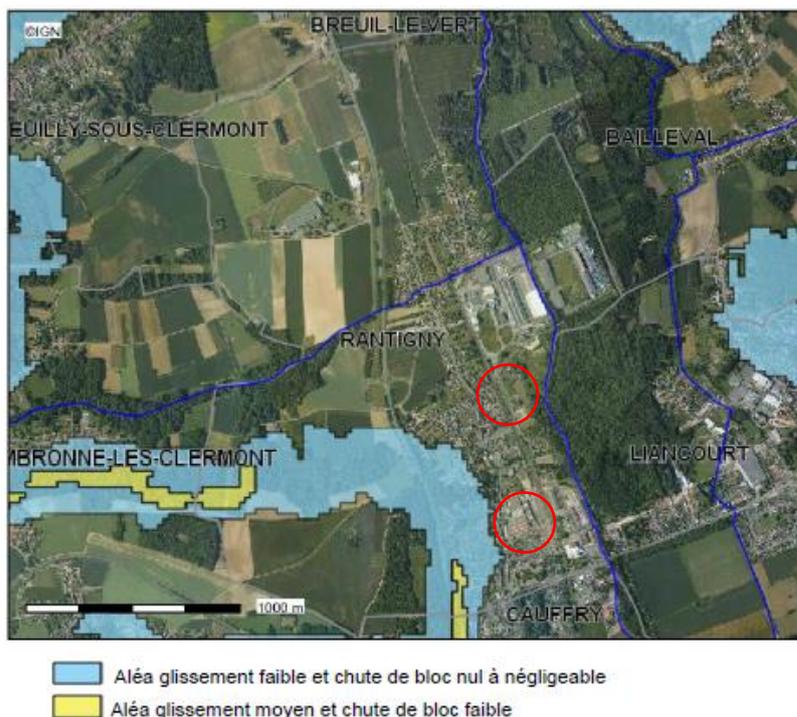


Figure 17 : Aléa mouvements de terrain (source : DDT de l'Oise)

Remontées de nappe : le site est considéré comme étant dans une zone où la nappe est sub-affleurante.

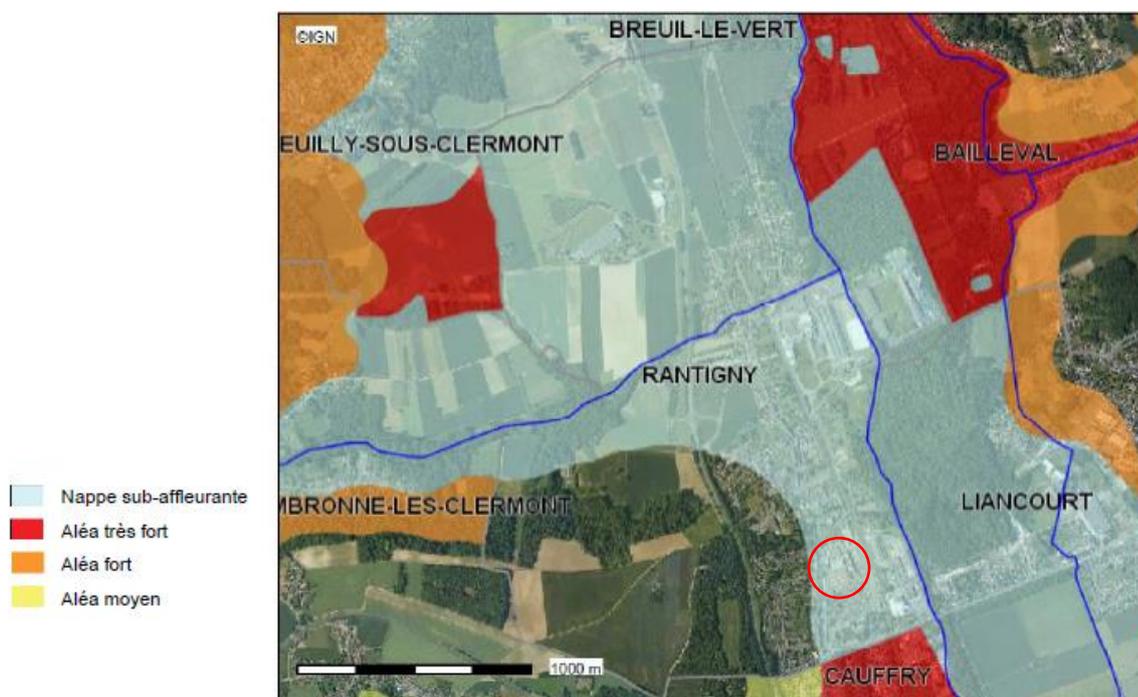


Figure 18 : Aléa remontées de nappe (source : DDT de l'Oise)

Retrait-gonflement des argiles : le risque est faible sur la zone de projet.

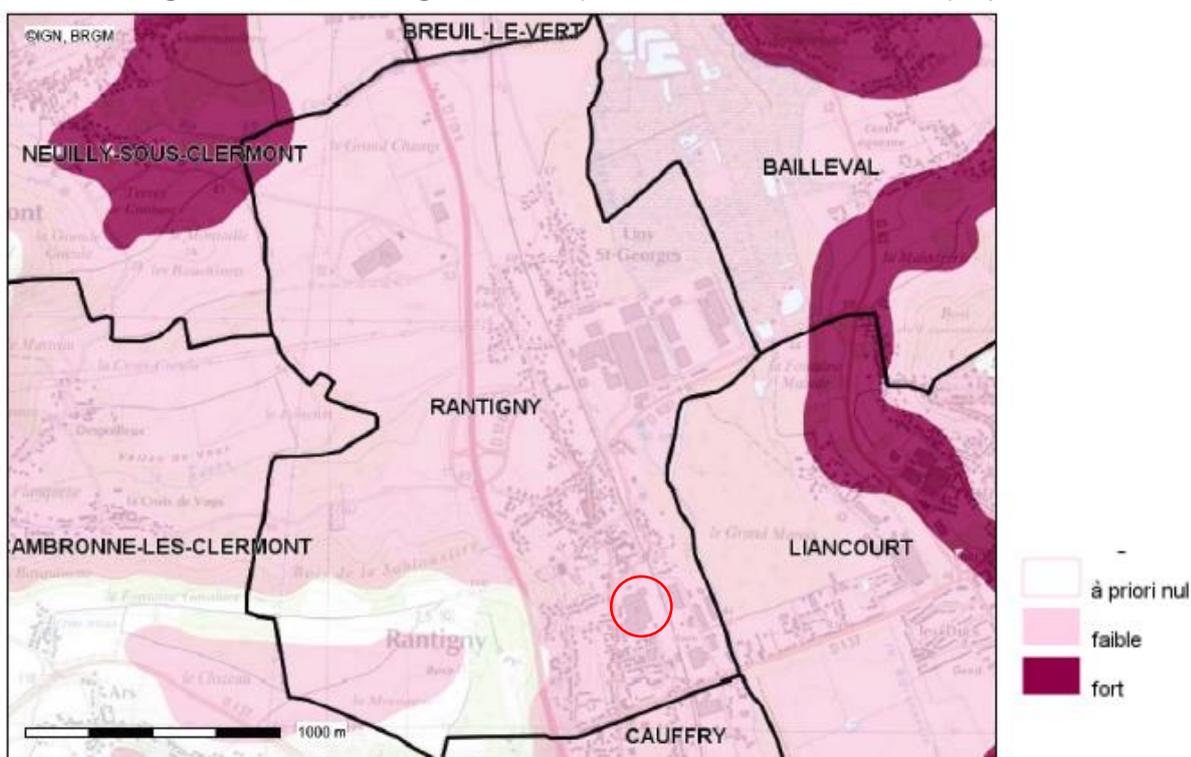


Figure 19 : Aléa retrait-gonflement des argiles (source : DDT de l'Oise)

Inondations par débordement : La commune n'est pas concernée par un Plan de Prévention des Risques d'Inondation. La zone de projet ne semble pas soumise à ce risque, car elle se trouve en surplomb de la vallée de la Brèche, comme le montre le profil altimétrique ci-dessous. En effet, la zone de projet se trouve entre les points A et B (entre 55 et 47 m d'altitude), alors que le cours d'eau

se trouve à une altitude de 42 m (point C) et est bordée à l'est par le Grand Marais d'altitude moyenne de 42 m (point C à D) qui semble donc être le site qui serait soumis au risque d'inondation en cas de crue.

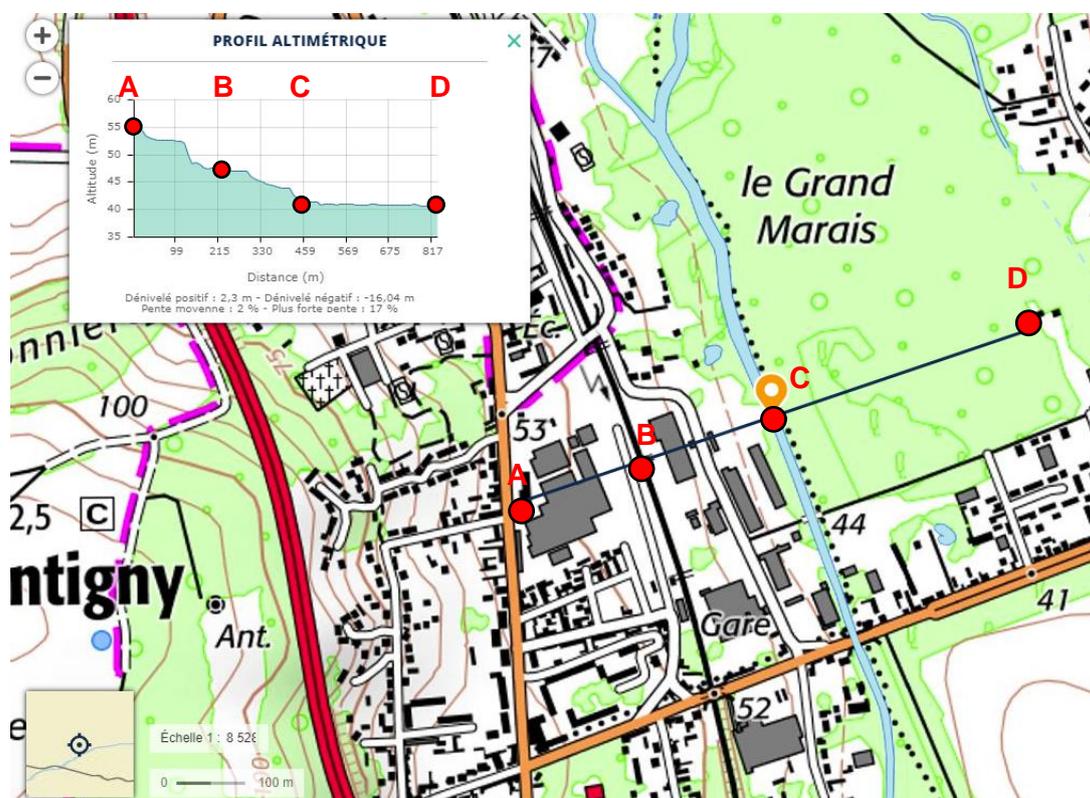


Figure 20 : Profil altimétrique de la zone de projet par rapport au cours d'eau

Carrières et cavités souterraines : aucune carrière ou cavité souterraine n'est identifiée sur la zone de projet. D'ailleurs, l'aléa « mouvements de terrain liés aux cavités » est nul à négligeable sur la zone de projet.

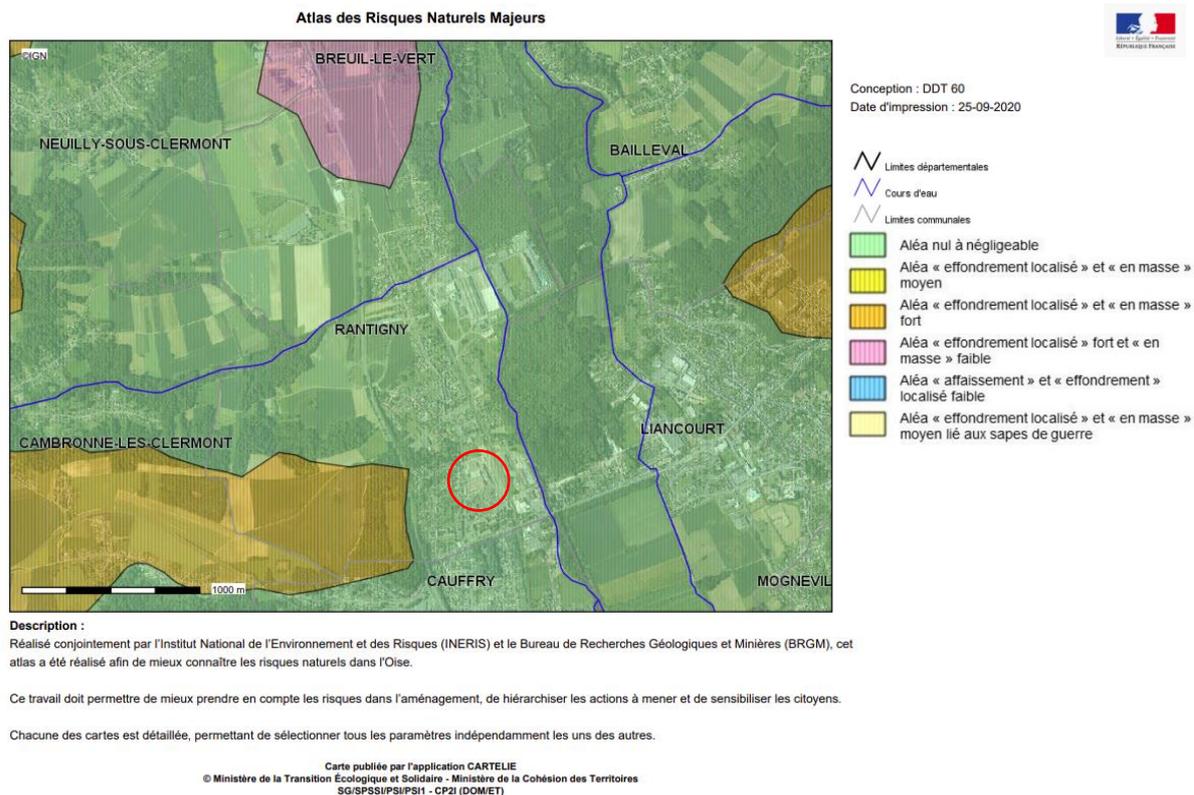


Figure 21 : Risque "mouvements de terrain liés aux cavités"

Plusieurs **établissements** sont répertoriés dans la base des **installations classées** du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie. Il s'agit de l'entreprise Siniat, de l'usine Saint Gobain Isover et de la papeterie San Marco, toutes implantées au nord-est de la ville, à l'écart de la zone de projet.

Le **site BASOL** répertorie un site pollué qui appelle une action des pouvoirs publics à titre préventif ou curatif sur la commune. Il s'agit du local technique EDF/GDF. Il se trouve également à l'écart de la zone de projet.

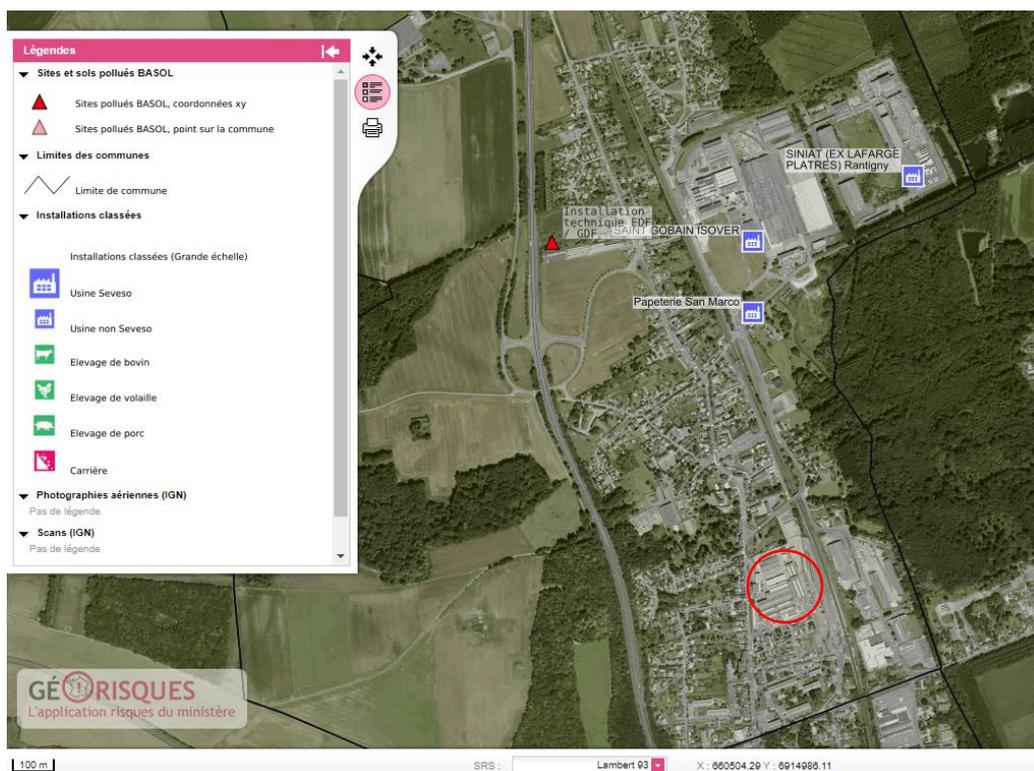


Figure 22 : Installations classées et sites BASOL (source : georisques.gouv.fr)

Un inventaire historique de sites industriels et activités de service a été réalisé. Les informations ont été regroupées sur le **site BASIAS** du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie. Ce dernier fait état de 28 sites sur la commune, dont 1 dans la zone de projet : il s'agit du site « Caterpillar Matériels Routiers SA ».

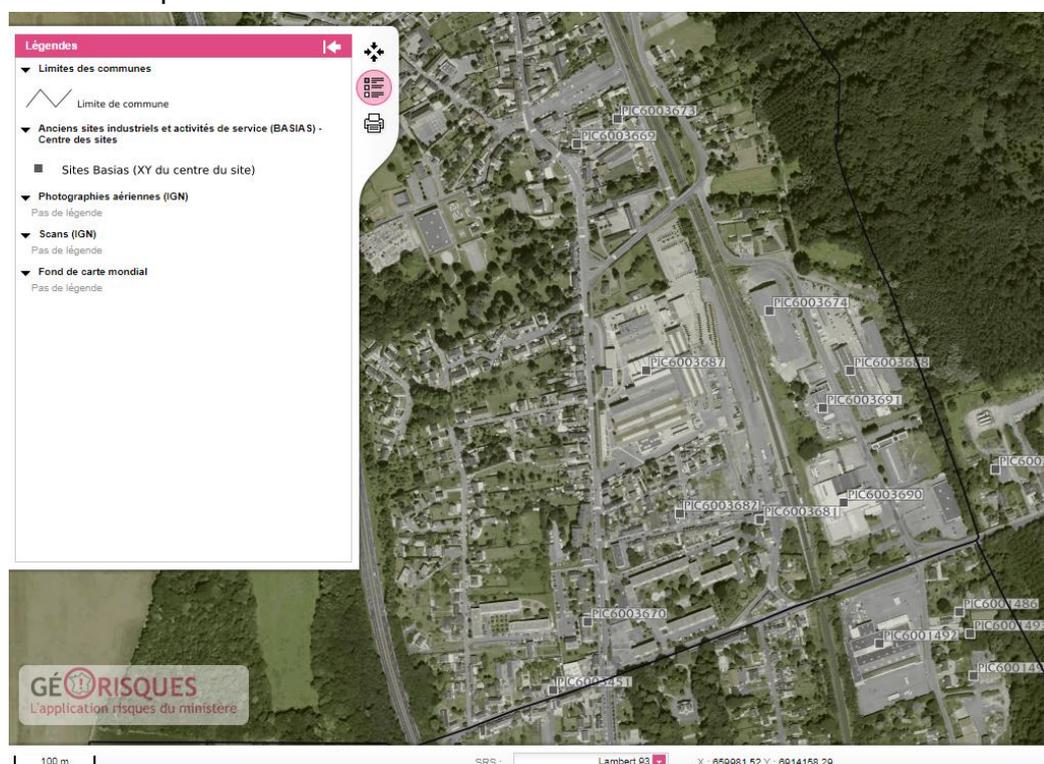


Figure 23 : Sites BASIAS (source : georisques.gouv.fr)

La base de données répertorie les activités qui ont eu lieu sur le site.

Historique des activités sur le site :

N° activité	Libellé activité	Code activité	Date début (*)	Date fin (*)	Importance	groupe SEI	Date du début	Ref. dossier	Autres infos
1	Sciage et rabotage du bois, hors imprégnation	C16.10A	01/01/1893	01/01/1953	Déclaration	3ième groupe	DCD=Date connue d'après le dossier	AD 60 Beauvais : 5MP2535	scierie et chantier de bois
2	Fonderie	C24.5	01/01/1893	01/01/1953	Déclaration	1er groupe	DCD=Date connue d'après le dossier	AD 60 Beauvais : 5MP2535	fonderie de fer
3	Chaudronnerie, tonnellerie	C25.22Z	01/01/1893	01/01/1953	Déclaration	2ième groupe	DCD=Date connue d'après le dossier	AD 60 Beauvais : 5MP2535	chaudronnerie
4	Fabrication de machines-outils pour le travail des métaux (du bois, portatives)	C28.41Z	01/01/1893	01/01/1953	Déclaration	2ième groupe	DCD=Date connue d'après le dossier	AD 60 Beauvais : 5MP2535	atelier de construction de machines agricoles
5	Construction de locomotives et d'autre matériel ferroviaire roulant	C30.2	01/01/1893	01/01/1953	Déclaration	2ième groupe	DCD=Date connue d'après le dossier	AD 60 Beauvais : 5MP2535	atelier de construction de wagons
6	Production et distribution de combustibles gazeux (pour usine à gaz, générateur d'acétylène), mais pour les autres gaz industriels voir C20.11Z	D35.2	01/01/1893	01/01/1953	Déclaration	1er groupe	DCD=Date connue d'après le dossier	AD 60 Beauvais : 5MP2535	usine à gaz
7	Fabrication d'autres machines-outils (à préciser)	C28.49Z	01/01/1920		Déclaration	2ième groupe	DCD=Date connue d'après le dossier	AD 60 Senlis : 1275W71	fabrication de matériels de travaux publics, rouleaux compresseurs et compacteurs
8	Dépôt de liquides inflammables (D.L.I.)	V89.03Z	09/01/1947		Déclaration	1er groupe	RD=Récépissé de déclaration	AD 60 Senlis : 1275W71	dépôt d'Ess de 3m3

Figure 24 : Activités sur le site (source : fiche BASIAS - georisques.gouv.fr)

Suite à la cessation d'activité du site le 17 juin 2016, Caterpillar Matériels Routiers SA (CMR), en tant qu'Installation Classée pour la Protection de l'Environnement soumise à Déclaration, a été soumise à l'obligation de remise en état du site pour permettre un usage futur comparable à la dernière période d'activité de l'installation, c'est-à-dire industriel (article L.512-12-1 du Code de l'Environnement). L'entreprise a sollicité les services de la société RAMBOLL FRANCE dans le cadre de la réalisation d'un plan de gestion, établi de manière à permettre un réemploi du site pour un usage de type industriel. Suite à l'établissement du Plan de Gestion, le chantier de remise en état du site a été exécuté de janvier à juillet 2019. En janvier 2020, RAMBOLL FRANCE a établi le dossier de récolement suite à la réhabilitation réalisée.

L'examen du processus de remise en état du site par la DREAL doit conduire à la mise en place, par arrêté préfectoral, de prescriptions spéciales prescrivant à la société CATERPILLAR la surveillance des eaux souterraines et de l'air ambiant au droit du site. Cela devrait être suivi par la mise en place d'une servitude d'utilité publique définissant les restrictions d'usage du site, et notamment son usage à vocation industrielle. En cas de projet de modification de l'usage du site, une évaluation quantitative des risques sanitaires et le cas échéant des investigations complémentaires et/ou des travaux devront être réalisés pour rendre le site compatible avec l'usage envisagé.

L'aménageur devra donc démontrer que l'état du site est compatible avec l'usage envisagé, et ce afin de garantir l'absence de risques sanitaires. Le projet envisagé a d'ores-et-déjà fait l'objet d'adaptations pour prendre en compte la pollution connue sur le site. En l'occurrence, un usage commercial est prévu sur le secteur le plus contraint (au nord du terrain).

Ainsi, toutes les mesures seront prises pour que le projet soit compatible avec son environnement, et ainsi éviter toute incidence négative sur le public.

3.1.8.2 Les nuisances et contraintes

Le secteur de projet est concerné par plusieurs servitudes d'utilité publique :

- Transmissions radioélectriques concernant la protection contre les obstacles des centres d'émission et de réception exploités par l'Etat

Cette servitude concerne une large bande au sud du territoire communal. D'orientation ouest-est, cette servitude est rattachée au faisceau hertzien La Neuville-Garnier-Haramont approuvé par décret du 16 juin 1961. Cette servitude vise à éviter tout obstacle qui pourrait nuire aux transmissions radioélectriques (constructions dont la hauteur excèderait 25 m notamment).

- Servitudes relatives aux chemins de fer

La parcelle AE112, qui appartient au domaine public ferroviaire, est concernée par des servitudes relatives aux chemins de fer. La servitude vise à conserver les conditions optimales de sécurité par rapport aux emprises ferroviaires et aux voies (plantations, occupations du sol...).

Cette parcelle, dans le projet futur, a vocation à accueillir le pôle multimodal, dont l'aménagement devra évidemment être conçu de manière à n'occasionner aucune gêne sur l'activité ferroviaire (entretien, maintenance, développement, etc.).

- Etablissement de canalisations de distribution et de transport de Gaz

Le secteur de projet se trouve à proximité d'une canalisation de gaz qui longe les rues Parmentier et de la Brèche. La servitude liée à cette canalisation n'impacte que deux petits secteurs de la zone de projet (au nord-est, et au niveau du garage). Dans ces espaces, la délivrance d'un permis de construire relatif à un établissement recevant du public susceptible de recevoir plus de 100 personnes ou à un immeuble de grande hauteur et son ouverture est subordonnée à la fourniture d'une analyse de compatibilité ayant reçu l'avis favorable du transporteur ou, en cas d'avis défavorable du transporteur, l'avis favorable du Préfet.

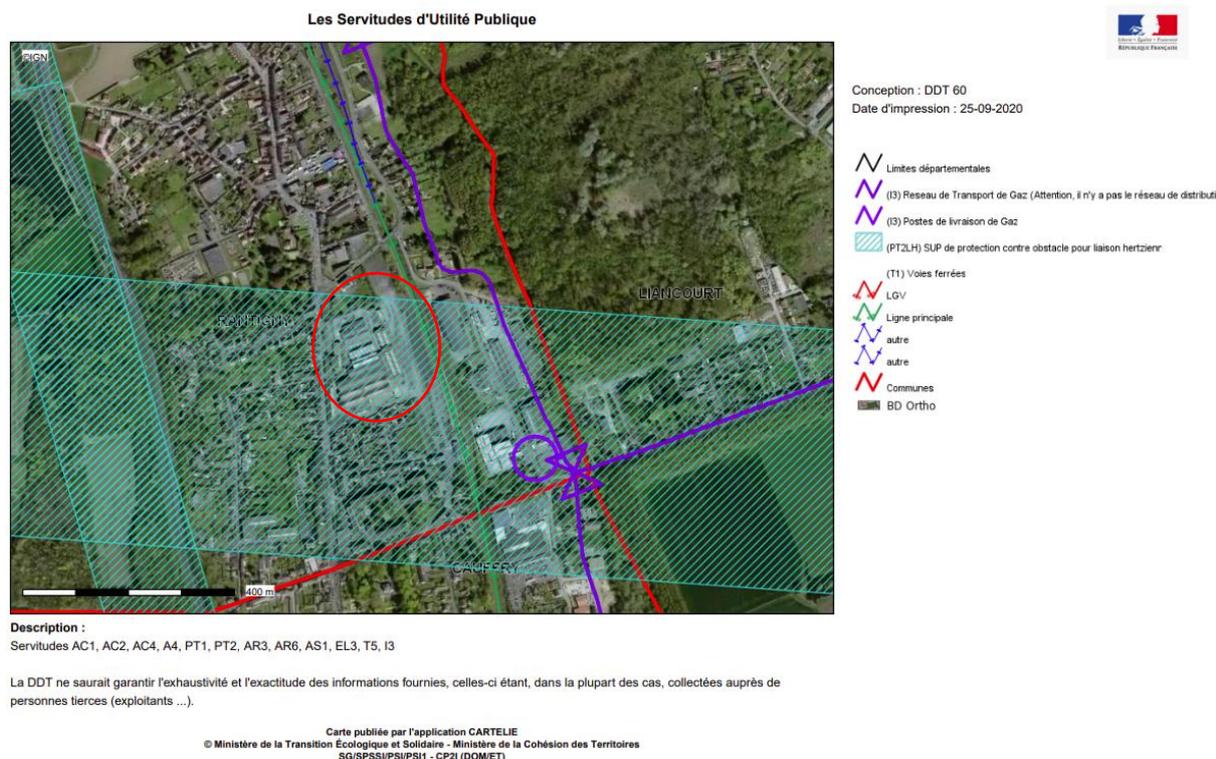


Figure 25 : Servitudes d'utilité publique (Source : DDT de l'Oise)

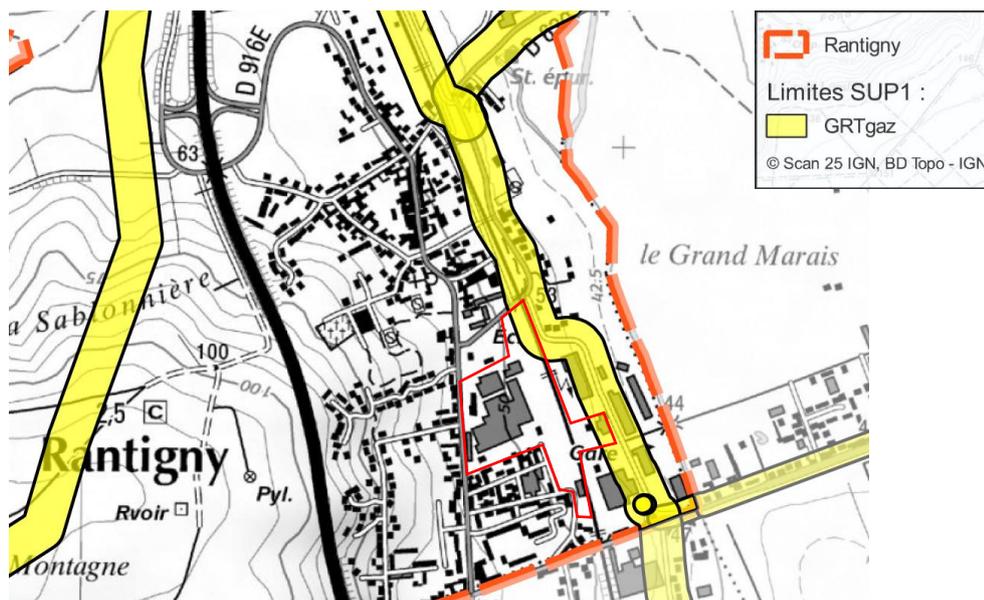


Figure 26 : SUP1 liée à la canalisation de gaz

Par ailleurs, en termes de nuisances, la voie ferrée est classée au titre du bruit : toute la zone de projet se trouve dans le secteur affecté par le bruit, selon l'arrêté préfectoral du 30 août 2018. Ainsi des prescriptions d'isolement acoustique seront imposées lors des demandes de permis de construire.

3.1.9 Air, énergie, climat

La zone de projet, en l'état actuel, ne participe aucunement à l'épuration de l'air, ni à la lutte contre le réchauffement climatique car elle est entièrement artificialisée, sans végétation.

Par ailleurs, la friche n'accueillant plus d'activités, la consommation d'énergie y est quasi-nulle à l'heure actuelle (la seule activité présente étant le gardiennage du site).

3.2 Perspectives d'évolution de l'environnement

3.2.1 Tendances d'évolution « au fil de l'eau » (sans projet)

L'état initial de l'environnement détaillé précédemment dresse le profil d'un terrain ne présentant à ce jour (compte tenu de son état actuel) aucun intérêt particulier du point de vue paysager, architectural, de la biodiversité, de la gestion des risques naturels, ou encore de la lutte contre le changement climatique.

En l'absence de mise en œuvre du projet (scénario au fil de l'eau), ce terrain conserverait ses caractéristiques médiocres. En outre, en l'absence d'entretien ou de gardiennage, le terrain pourrait s'enfricher, voire faire l'objet de squats.

Enfin, le scénario « au fil de l'eau » aurait probablement pour corollaire la consommation d'espaces périphériques en lieu et place de la réutilisation d'un site artificialisé. Ce scénario irait à l'encontre de l'objectif de « Zéro Artificialisation Nette » prévu à l'horizon 2050 en France.

3.2.2 *Tendance d'évolution avec le projet*

Le projet permettra d'améliorer la qualité du site sur de multiples points :

- la friche sera remise en état de manière à pouvoir accueillir les vocations futures, garantissant ainsi une maîtrise de la pollution des milieux, et une sécurité sanitaire pour les habitants ;
- le projet permettra l'accueil d'activités (commerces, services) et donc d'emplois, sans artificialisation supplémentaire,
- le projet permettra l'accueil de logements, sans artificialisation supplémentaire,
- le projet sera paysagé : les futures plantations participeront à l'épuration de l'air et à la lutte contre le changement climatique,
- le projet facilitera l'usage des transports doux et des transports en commun, par la proximité de la gare et du futur pôle multimodal,
- le projet contribuera à redynamiser le centre-bourg, en augmentant l'offre commerciale et de services, ce qui pourrait réduire les déplacements vers des espaces commerciaux périphériques,
- la qualité architecturale du projet mettra en valeur cet espace délaissé, tout en s'insérant harmonieusement dans le tissu urbain.

4 CONSEQUENCES EVENTUELLES DE L'ADOPTION DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

4.1 Patrimoine naturel

4.1.1 Analyse générale

Le site de projet se trouve à l'écart de l'ensemble des périmètres de reconnaissance écologique (ZNIEFF, ENS, zones humides, corridors écologiques). Le projet n'aura donc aucun effet néfaste sur ces espaces, d'autant plus que le projet se trouve à l'intérieur de l'enveloppe agglomérée (il n'est en contact avec aucun espace agricole ou naturel) et est entièrement artificialisé (le terrain, tel qu'il est occupé, n'abrite pas de biodiversité).

En outre, la reconversion de la friche permet de réutiliser un foncier artificialisé, avec pour corollaire la « non-consommation » d'espaces périphériques.

4.1.2 Incidences sur le réseau Natura 2000

Le territoire de la commune de Rantigny n'est couvert par aucun site Natura 2000, classement qui reconnaît la qualité environnementale d'habitats naturels. Le classement en site Natura 2000 correspond à une politique de protection de la biodiversité à l'échelle de l'Union Européenne, pouvant prendre la forme d'une Zone de Protection Spéciale (ZPS) au titre de la Directive « Oiseaux », ou d'une Zone Spéciale de Conservation (ZSC) au titre de la Directive « Habitats Faune Flore ».

Plusieurs sites Natura 2000 sont relevés dans un rayon de 20 km autour de la zone de projet :

- ZSC FR2200378 « Marais de Sacy-le-Grand » à 5 km du site du projet ;
- ZSC FR2200379 « Coteaux de l'Oise autour de Creil » à 7 km ;
- ZSC FR2200377 « Massif forestier de Hez-Froidmont et Mont César » à 11 km ;
- ZSC FR2200380 « Massifs forestiers Halatte Chantilly Ermenonville » à 11 km ;
- ZPS FR2212005 « Forêts picardes : massif des trois forêts et bois du Roi » à 11 km ;
- ZSC FR2200566 « Coteaux de la vallée de l'Automne » à 16 km ;
- ZSC FR2200369 « Réseau de coteaux crayeux du bassin de l'Oise aval » à 18 km.

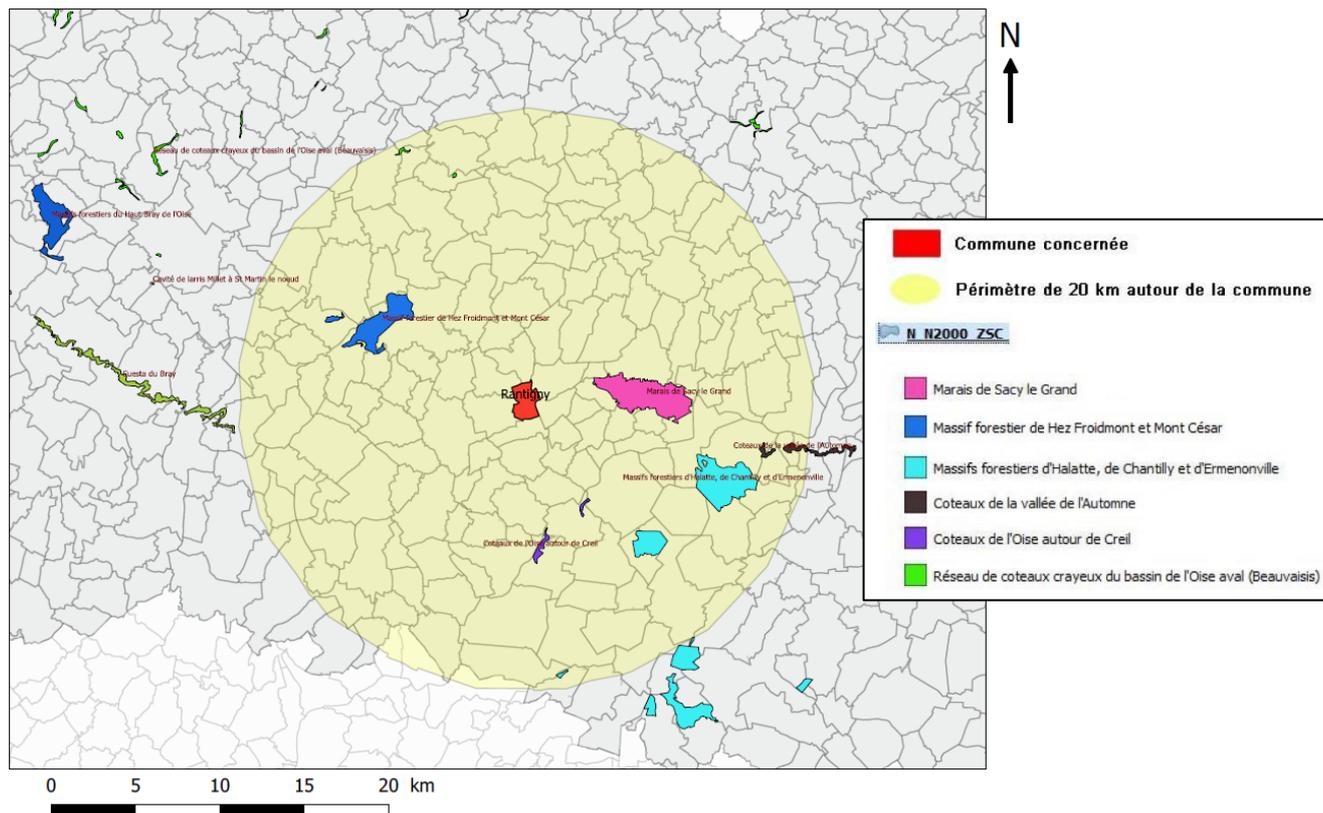


Figure 27 : ZSC situées à proximité de Rantigny

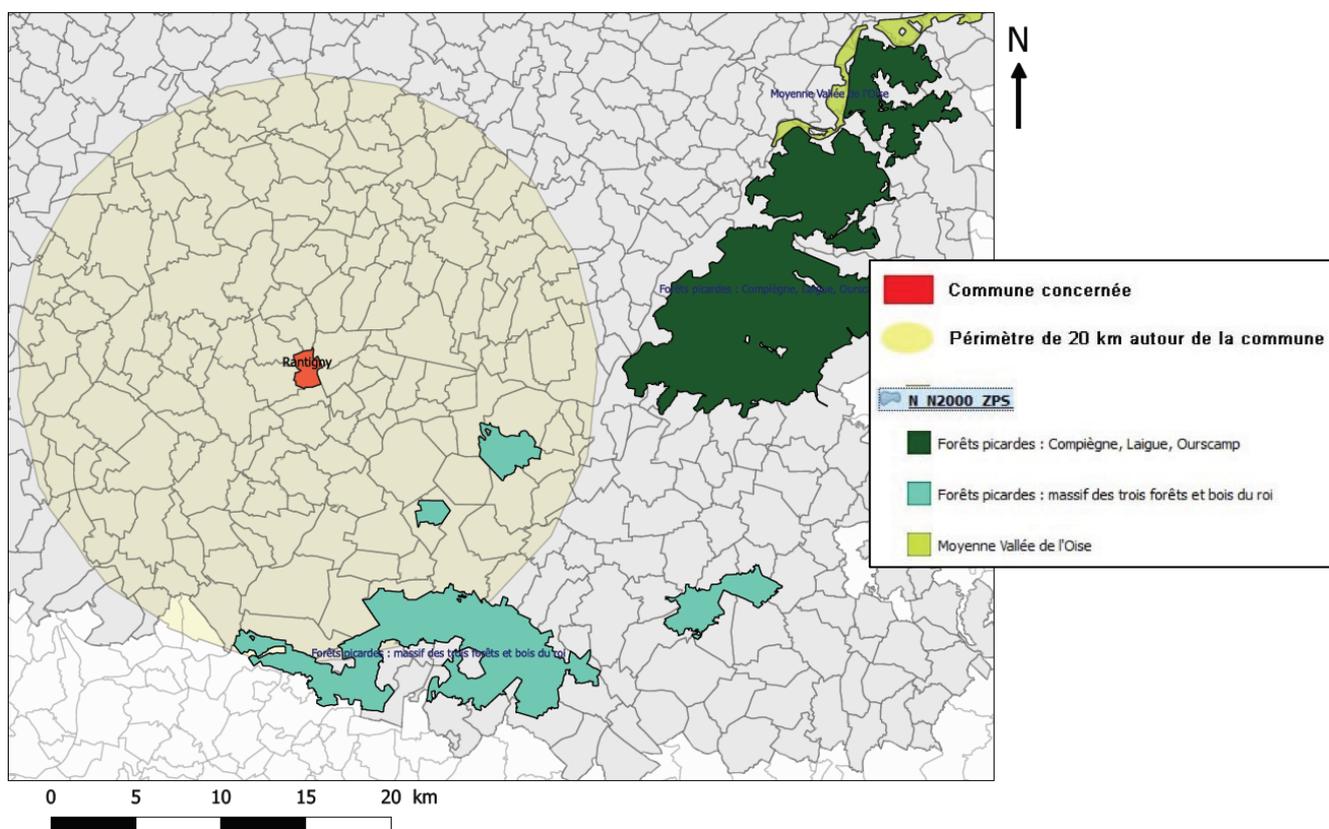


Figure 28 : ZPS situées à proximité de Rantigny

D'après les formulaires standards de données de ces sites Natura 2000, disponibles sur le site de l'Institut National du Patrimoine Naturel (<https://inpn.mnhn.fr/>), les tableaux suivants répertorient les habitats et espèces qui ont conduit à la détermination de ces sites.

Types d'habitats inscrits à l'annexe I de la directive 92/43/CEE	Code Natura 2000	Sites Natura 2000 (Directive Habitat) et distance par rapport au projet					
		FR2200378 (5 km)	FR2200379 (7 km)	FR2200377 (11 km)	FR2200380 (11 km)	FR2200566 (16 km)	FR2200369 (18 km)
Eaux stagnantes, oligotrophes à mésotrophes avec végétation des Littorelletea uniflorae et/ou des Isoeto-Nanojuncetea	3130	X			X		
Eaux oligomésotrophes calcaires avec végétation benthique à Chara spp.	3140	X					
Lacs eutrophes naturels avec végétation du Magnopotamion ou de l'Hydrocharition	3150	X			X	X	
Landes humides atlantiques septentrionales à Erica tetralix	4010	X			X		
Landes sèches européennes	4030	X			X		
Formations herbeuses à Nardus, riches en espèces, sur substrats siliceux des zones montagnardes (et des zones submontagnardes de l'Europe continentale)	6230	X			X		
Prairies à Molinia sur sols calcaires, tourbeux ou argilo-limoneux (Molinion caeruleae)	6410	X			X		
Mégaphorbiaies hygrophiles d'ourlets planitiaires et des étages montagnard à alpin	6430	X		X	X	X	
Tourbières de transition et tremblantes	7140	X					
Marais calcaires à Cladium mariscus et espèces du Caricion davallianae	7210	X			X		
Tourbières basses alcalines	7230	X			X	X	
Tourbières boisées	91D0	X			X		
Forêts alluviales à Alnus glutinosa et Fraxinus excelsior (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)	91E0	X		X	X	X	
Hêtraies acidophiles atlantiques à sous-bois à Ilex et parfois à Taxus (Quercion robori-petraeae ou Ilici-Fagenion)	9120	X		X	X		
Vieilles chênaies acidophiles des plaines sablonneuses à Quercus robur	9190	X			X		
Formations stables xérothermophiles à Buxus sempervirens des pentes rocheuses (Berberidion p.p.)	5110		X				
Pelouses rupicoles calcaires ou basiphiles de l'Alyso-Sedion albi	6110		X	X		X	
Pelouses sèches semi-naturelles et faciès d'embuissonnement sur calcaires (Festuco-Brometalia) (* sites d'orchidées remarquables)	6212		X				
Hêtraies de l'Asperulo-Fagetum	9130		X	X	X	X	X
Forêts de pentes, éboulis ou ravins du Tilio-Acerion	9180		X			X	
Pelouses sèches semi-naturelles et faciès d'embuissonnement sur calcaires (Festuco-Brometalia) (* sites d'orchidées remarquables)	6210			X	X	X	X

Sources pétrifiantes avec formation de tuf (Cratoneurion)	7220			X			
Dunes intérieures avec pelouses ouvertes à <i>Corynephorus</i> et <i>Agrostis</i>	2330				X		
Eaux oligotrophes très peu minéralisées des plaines sablonneuses (<i>Littorelletalia uniflorae</i>)	3110				X		
Formations à <i>Juniperus communis</i> sur landes ou pelouses calcaires	5130				X	X	X
Formations à <i>Juniperus communis</i> sur landes ou pelouses calcaires	6510				X	X	X
Chênaies pédonculées ou chênaies-charmaies subatlantiques et médio-européennes du Carpinion betuli	9160					X	
Eboulis médio-européens calcaires des étages collinéen à montagnard	8160						X

Espèces inscrites à l'annexe II de la directive 92/43/CEE			Sites Natura 2000 (Directive Habitat) et distance par rapport au projet					
Nom vernaculaire	Nom scientifique	Code Natura 2000	FR2200378 (5 km)	FR2200379 (7 km)	FR2200377 (11 km)	FR2200380 (11 km)	FR2200566 (16 km)	FR2200369 (18 km)
Ecaille chinée	<i>Euplagia quadripunctaria</i>	6199	X	X		X	X	X
Vertigo étroit	<i>Vertigo angustior</i>	1014	X			X		
Vertigo de Des Moulins	<i>Vertigo moulinsiana</i>	1016	X			X	X	
Leucorrhine à gros thorax	<i>Leucorrhinia pectoralis</i>	1042	X					
Triton crêté	<i>Triturus cristatus</i>	1166	X			X		
Vespertilion de Bechstein	<i>Myotis bechsteinii</i>	1323		X	X	X	X	X
Grand Murin	<i>Myotis myotis</i>	1324			X		X	X
Lucane cerf-volant	<i>Lucanus cervus</i>	1083			X	X	X	
Dicrane vert	<i>Dicranum viride</i>	1381				X		
Bouvière	<i>Rhodeus amarus</i>	5339						
Agrion de Mercure	<i>Coenagrion mercuriale</i>	1044				X		
Loche de rivière	<i>Cobitis taenia</i>	1149				X		
Chabot	<i>Cottus gobio</i>	1163				X		
Petit rhinolophe	<i>Rhinolophus hipposideros</i>	1303				X	X	X
Grand rhinolophe	<i>Rhinolophus ferrumequinum</i>	1304					X	X
Vespertilion à oreilles échancrées	<i>Myotis emarginatus</i>	1321					X	
Sisymbre couché	<i>Sisymbrium supinum</i>	1493						X
Damier de la Succise	<i>Euphydryas aurinia</i>	1065						X

Espèces visées à l'article 4 de la directive 2009/147/CE			Site Natura 2000 (Directive Oiseaux) et distance par rapport au projet
Nom vernaculaire	Nom scientifique	Code Natura 2000	FR2212005 (11 km)
Engoulevent d'Europe	<i>Caprimulgus europaeus</i>	A224	X
Martin-pêcheur d'Europe	<i>Alcedo atthis</i>	A229	X
Pic noir	<i>Dryocopus martius</i>	A236	X
Pic mar	<i>Dendrocopos medius</i>	A238	X
Allouette lulu	<i>Lullula arborea</i>	A246	X
Pie-grièche écorcheur	<i>Lanius collurio</i>	A338	X
Blongios nain	<i>Ixobrychus minutus</i>	A022	X
Cigogne blanche	<i>Ciconia ciconia</i>	A031	X
Bondrée apivore	<i>Pernis apivorus</i>	A072	X
Busard Saint-Martin	<i>Circus cyaneus</i>	A082	X
Balbusard pêcheur	<i>Pandion haliaetus</i>	A094	X
Grue cendrée	<i>Grus grus</i>	A127	X

La zone de projet étant entièrement artificialisée (bâtiments industriels, aires de stockage et de stationnement) et située en cœur d'agglomération, elle n'est pas susceptible d'accueillir des espèces ou habitats d'intérêt européen à l'origine de la désignation des sites Natura 2000 ; et ne présente aucune potentialité pour en accueillir (zone enclavée dans l'espace urbain, à proximité d'une voie ferrée considérée bruyante). De ce point de vue, l'impact du projet est nul.

En outre, les règles de gabarit des constructions et les vocations envisagées visent à insérer harmonieusement le projet dans le bourg. Ainsi, les hauteurs des constructions respecteront la forme du bourg, et les activités accueillies ne généreront pas de nuisances majeures, tant pour le voisinage que pour la faune ou la flore à proximité.

De manière générale le projet vise à densifier la ville sur elle-même et à favoriser l'usage des transports plus vertueux d'un point de vue écologique, avec pour corollaire de limiter la consommation d'espaces agricoles ou naturels périphériques (qui eux, peuvent être utiles aux espèces d'intérêt européens), et de limiter la pollution de l'air induite par les déplacements.

Enfin, le projet de requalification de la friche inclut l'aménagement d'espaces végétalisés, qui ne pourront être que bénéfiques pour la faune locale.

En conclusion, les incidences du projet sur les espèces et habitats d'intérêt européen à l'origine de la désignation des sites Natura 2000 sont nulles.

4.2 Paysage

La mise en compatibilité du PLU n'aura pas d'incidence sur « le grand paysage », puisqu'elle ne concerne qu'un espace situé en fond de vallée, cerné par des espaces urbanisés, eux-mêmes encadrés par des boisements, espace qui est donc invisible depuis l'extérieur de l'agglomération.

4.3 Gestion économe de l'espace

Les modifications apportées au PLU permettront d'optimiser un espace artificialisé inséré dans la tache urbaine, ce qui contribuera grandement à une gestion économe de l'espace : toutes les constructions futures qui y seront accueillies ne consommeront pas d'espaces agricoles et naturels.

4.4 Cadre bâti

Les modifications apportées au PLU permettent de reconvertir une friche industrielle, peu esthétique dans le paysage urbain, en un projet mixte regroupant commerces, activités, logements et pôle multimodal. Le projet permettra donc de redonner vie à cet espace délaissé, ce qui contribuera grandement à l'amélioration du cadre de vie. En effet, jusqu'alors, la friche « Caterpillar » était un site industriel, qui occupait une grande surface dans le bourg.

Les règles ont été édictées pour s'assurer que le projet serait respectueux du cadre bâti de la commune, notamment au niveau du gabarit des constructions. En termes d'architecture, le règlement autorise des formes contemporaines (toits terrasses végétalisées, etc.) adaptées aux règles environnementales actuelles. La modification aura donc un impact positif sur le cadre bâti de la commune.

4.5 Ressource en eau

Concernant la problématique de la lutte contre la pollution des eaux, l'entreprise CATERPILLAR, en tant qu'Installation Classée pour la Protection de l'Environnement soumise à Déclaration, a été soumise à l'obligation de remise en état du site. L'examen du processus de remise en état du site par la DREAL doit conduire à la mise en place, par arrêté préfectoral, de prescriptions spéciales prescrivant à la société CATERPILLAR la surveillance des eaux souterraines et de l'air ambiant au droit du site. Ce dispositif permettra donc de vérifier qu'il n'y a pas de pollution de la nappe phréatique.

Les futures constructions devront être raccordées au réseau d'assainissement des eaux usées, ce qui garantira le traitement effectif des eaux. La station d'épuration de Monchy-Saint-Eloi présente une capacité nominale de 27 000 EH, alors qu'elle épure les eaux usées d'environ 22 800 habitants, ce qui laisse donc suffisamment de marge pour l'accueil du projet. En 2019, la station d'épuration a fonctionné à : 76 % de sa charge hydraulique (temps sec) et à 58 % de sa charge organique (paramètre DBO₅) par rapport à la capacité nominale de temps sec. Les rendements moyens sont élevés et conformes aux exigences réglementaires. La station présente de très bonnes performances épuratoires.

Quant à la gestion des eaux pluviales, le règlement impose une gestion sur le terrain d'assiette de l'opération, sauf en cas d'impossibilité technique ou réglementaire. L'objectif étant de favoriser une infiltration de l'eau au plus près, et d'éviter les ruissellements en aval.

Concernant l'alimentation en eau potable, Rantigny est alimenté par un réseau dont la gestion relève de la compétence de la Communauté de Communes du Liancourtois Vallée Dorée. L'eau distribuée provient d'un champ captant de 5 forages situés sur le territoire de Labruyère. Le volume annuel autorisé est de 1 600 000 m³/an. Le volume puisé en 2019 s'élevait à 1 170 218 m³. Ce volume était complété par 110 008 m³ achetés par la CCLVD à l'ACSO (Agglomération Creil Sud Oise).

Un Schéma Directeur d'Eau potable a été réalisé en 2015 afin de réaliser le bilan besoin / ressources à l'horizon 2030. Les besoins estimés à l'horizon 2030 sont compris entre 1 210 000 m³/an et 1 480 000 m³/an, ce qui reste en-deçà du volume annuel autorisé.

En parallèle, la Communauté de communes poursuit ses efforts d'amélioration du rendement et va lancer une étude de faisabilité d'interconnexion avec l'ACSO permettant de sécuriser la ressource en eau et d'apporter un appoint complémentaire si cela s'avérait nécessaire.

L'eau de la CCLVD distribuée au cours de l'année 2019 est de bonne qualité et conforme aux normes réglementaires fixées pour les substances indésirables.

Par ailleurs, le projet ne porte pas atteinte aux cours d'eau ou aux zones humides, puisque le site est entièrement artificialisé et se trouve à l'écart de ces espaces à enjeux.

Ainsi, le projet n'aura pas d'impact sur la préservation de la ressource en eau.

4.6 Risques et nuisances

Le secteur de projet est peu concerné par les risques naturels. Seul un éventuel risque de remontées de nappe a été identifié. Celui-ci est bien pris en compte, par la mise en place de conditions strictes concernant les sous-sols (ceux-ci ne seront autorisés qu'en partie haute du site – cote NGF > 52 m –, à condition de n'être que semi-enterrés, et de présenter un accès à plat ou bien en pente « ascendante »).

Concernant la pollution des sols, l'entreprise CATERPILLAR, en tant qu'Installation Classée pour la Protection de l'Environnement soumise à Déclaration, est soumise à l'obligation de remise en état du site pour permettre un usage futur comparable à la dernière période d'activité de l'installation, c'est-à-dire industriel (article L.512-12-1 du Code de l'Environnement). L'entreprise a fait établir un plan de gestion, puis le chantier de remise en état du site a été exécuté de janvier à juillet 2019. En janvier 2020, le dossier de récolement a été établi suite à la réhabilitation réalisée.

L'examen du processus de remise en état du site par la DREAL devrait se solder par la mise en place d'une servitude d'utilité publique définissant les restrictions d'usage du site, et notamment son usage à vocation industrielle. En cas de projet de modification de l'usage du site, une évaluation quantitative des risques sanitaires et le cas échéant des investigations complémentaires et/ou des travaux devront être réalisés pour rendre le site compatible avec l'usage envisagé.

L'aménageur devra donc démontrer que l'état du site est compatible avec l'usage envisagé, et ce afin de garantir l'absence de risques sanitaires. Le projet envisagé a d'ores-et-déjà fait l'objet d'adaptations pour prendre en compte la pollution connue sur le site. En l'occurrence, un usage commercial est prévu sur le secteur le plus contraint (au nord du terrain).

Ainsi, toutes les mesures seront prises pour que le projet soit compatible avec son environnement, et ainsi éviter toute incidence négative sur le public.

4.7 Air, énergie, climat

La zone de projet, en l'état actuel, ne participe aucunement à l'épuration de l'air, ni à la lutte contre le réchauffement climatique car elle est entièrement artificialisée, sans végétation. La mise en œuvre du projet permettra d'augmenter la superficie des espaces végétalisés qui contribuent à l'absorption des gaz à effet de serre et à la lutte contre les îlots de chaleur.

En termes de consommation d'énergie, les futures constructions génèreront une consommation modérée, puisqu'elles devront répondre aux nouvelles normes en vigueur.

L'aménagement d'un pôle multimodal facilitant l'usage des transports doux aura un impact positif sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Par ailleurs, l'accueil de commerces, services et logements à proximité du centre-bourg et du pôle multimodal permettra aux futurs habitants de rejoindre les commerces, services, équipements et emplois à pied, à vélo ou en transports en commun, réduisant ainsi l'usage de la voiture.

Enfin, la réutilisation d'une friche en cœur de bourg contribue à la préservation des espaces agricoles et naturels périphériques, qui ont un rôle majeur sur le climat.

5 CHOIX RETENUS POUR ETABLIR LE PROJET

5.1 Exposé des motifs et raisons du choix opéré au regard des solutions de substitution

En 2016, l'usine Caterpillar de Rantigny a fermé définitivement. Cette usine occupait un terrain de 3,98 ha sur un emplacement stratégique entre la gare ferroviaire et le centre-ville ; entre l'avenue Jean Jaurès, la rue Henri Dunant et la rue Duvour.

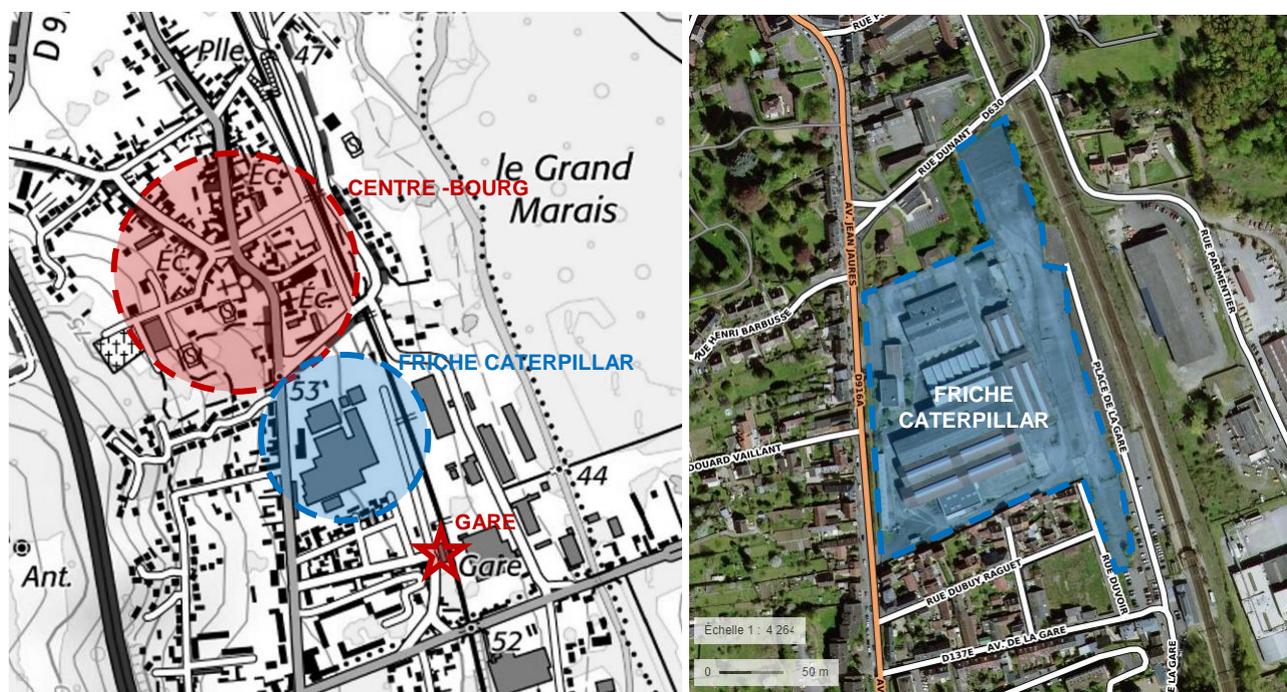


Figure 29 : Localisation de la friche "Caterpillar"

Lors de l'élaboration du PLU, la commune avait marqué son intention de permettre la reconversion de cette friche pour y accueillir de nouvelles activités, notamment dans l'espoir de compenser la perte d'emplois subie suite à la fermeture du site.

Une étude plus globale a ensuite été réalisée par ACTIPOLIS pour le compte de la Communauté de Communes du Liancourtois Vallée Dorée (CCLVD), étude intitulée « Préfiguration de la stratégie économique urbaine du centre urbain de la CCLVD ». L'objectif était d'identifier les enjeux des sites économiques du centre urbain de la CCLVD (constitué de Rantigny, Cauffry et Liancourt) et de proposer des orientations dans le cadre de leur réaménagement futur.

Cette étude a mis en avant des enjeux transversaux, qui concernent l'ensemble des sites :

- ❖ Développement économique
 - Maintenir des sites industriels et d'activité
 - Revaloriser les friches
 - Développer l'offre tertiaire et d'artisanat
 - Améliorer les accès et la lisibilité des zones
- ❖ Espaces naturels
 - Préserver les espaces naturels et humides
 - Améliorer les continuités écologiques et paysagères
- ❖ Déplacements
 - Optimiser le stationnement
 - Développer les modes alternatifs
- ❖ Mixité fonctionnelle
 - Renouveler et diversifier le parc de logements
 - Equilibrer habitat, besoin d'équipements et emploi

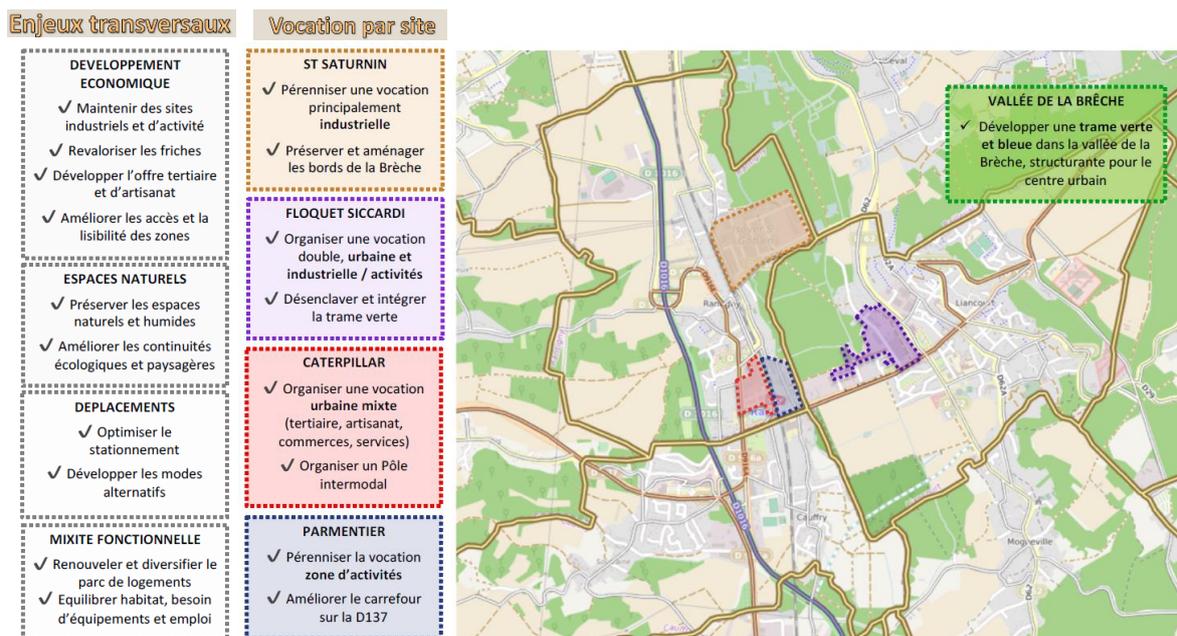


Figure 30 : Enjeux et vocations des sites étudiés (Source : Etude « Préfiguration de la stratégie économique urbaine du centre urbain de la CCLVD » - ACTIPOLIS)

Cette étude a également démontré que le site « Caterpillar » est concerné par des enjeux forts à l'échelle communautaire, du fait de son positionnement stratégique en cœur urbain et à proximité de la gare du centre urbain de la CCLVD.

Cette position stratégique a conduit à orienter la reconversion du site vers une opération urbaine mixte couplant :

- Activités (tertiaire, artisanat, commerces, services) pour recréer des emplois sur le site, et étendre la dynamique du centre-bourg ;
- Pôle multimodal pour favoriser l'usage de transports alternatifs à la voiture, et ainsi contribuer à la réduction des gaz à effet de serre,
- Habitat pour permettre à la population de se loger au plus près des commerces, services et transports en commun.

Ainsi, les solutions qui ont été écartées sont notamment :

- le réemploi du site pour un usage uniquement économique, car cela irait à l'encontre du principe de mixité fonctionnelle, et l'absence de logements pourrait remettre en cause les objectifs démographiques que la commune s'est fixés ;
- la reconversion du site vers un usage exclusif d'habitat, car cela ne générerait pas d'emplois sur place et cela accentuerait donc de façon conséquente le déséquilibre observé entre nombre d'emplois et nombre d'actifs sur la commune.

5.2 Justification des dispositions modifiées du PLU

La mise en compatibilité du PLU concerne :

- l'ajustement du Projet d'Aménagement et de Développement Durables,
- le reclassement de la zone 2AUa en zone 1AUM,
- la modification des périmètres des zones 1AUM, UB et UD,
- la définition d'un règlement écrit pour la zone 1AUM,
- la définition d'Orientations d'Aménagement et de Programmation sur la zone 1AUM,
- la suppression de l'emplacement réservé n°2,
- l'ajout d'un emplacement réservé n°7.

5.2.1 *Projet d'Aménagement et de Développement Durables*

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables du PLU approuvé le 5 juillet 2019 n'avait pas envisagé l'accueil d'habitat sur le site du projet. Il convient par conséquent de mettre en cohérence le PADD avec cette nouvelle hypothèse. Ainsi, le chapitre relatif au développement économique est modifié, pour indiquer que le développement s'appuiera sur la reconversion du site Caterpillar qui, par sa localisation stratégique en cœur de bourg et à proximité de la gare, offre tous les avantages pour accueillir une opération de renouvellement urbain mixte combinant activités, commerces et habitat, opération qui devra être conçue en intégrant la réflexion sur l'aménagement futur du pôle multimodal.

5.2.2 *Règlement graphique*

5.2.2.1 Rappel

Le territoire communal se divise en quatre grandes catégories de zones :

- Les zones urbaines qui sont des zones équipées ou qui le seront prochainement ; elles sont désignées par la lettre U suivie d'un indicatif (UA, UB, UC, UD, UE, UI et UP) ;
- Les zones à urbaniser qui sont peu ou pas équipées. Elles prennent la dénomination de zones AU suivie d'un indicatif en fonction des vocations ou échéancier souhaités (2AUa, 2AUe) ;
- La zone agricole qui correspond aux secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles. Elle a pour indicatif A ;
- La zone naturelle et forestière qui correspond aux secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espaces naturels. Elle a pour indicatif N.

Les délimitations de ces différentes zones sont reportées sur les plans de découpage en zones sur lesquels sont notamment indiqués :

- les espaces boisés classés,
- les emplacements réservés aux voies et ouvrages publics, aux installations d'intérêt général et aux espaces verts (ER),
- les secteurs soumis à des Orientations d'Aménagement et de Programmation,
- les sections de voie ne pouvant constituer un accès à des constructions nouvelles,
- les plantations d'intégration à réaliser,
- les polygones constructibles.

Les plans de découpage en zones intègrent les changements affectant certaines zones.

5.2.2.2 Classement en zone 1AUm de la zone 2AUa et extension du périmètre de la zone 1AUm

La zone 2AUa, zone à urbaniser à vocation d'activités dont l'ouverture à l'urbanisation était soumise à une procédure adaptée, est reclassée en zone 1AUm, zone à urbaniser à vocation mixte, urbanisable tout de suite.

L'ouverture à l'urbanisation (classement en 1AU au lieu de 2AU) se justifie car les réseaux sont présents en périphérie de la zone et que la municipalité a maintenant défini les orientations d'aménagement et de programmation sur la zone.

Le périmètre de l'ancienne zone 2AUa (qui ne concernait que les parcelles occupées par la société CATERPILLAR) est étendu pour englober une grande partie de la parcelle AE112, parcelle qui sera nécessaire à l'aménagement du pôle multimodal, puisque c'est sur celle-ci que se trouvent

aujourd’hui la gare et les aires de stationnement qui lui sont associées.

Par ce biais, la zone UB est réduite, puisque la parcelle AE112 était classée dans cette zone.

Il n’a pas été jugé pertinent d’inclure le terrain occupé par le garage (à l’est de la voie ferrée) dans la zone 1AUm car étant desservi par les réseaux et occupé par une activité, son classement en zone urbaine est plus pertinent. Le règlement de la zone U1a est compatible avec le projet, puisqu’il autorise les aménagements, ouvrages, constructions ou installations lorsqu’ils présentent un caractère d’intérêt général ou d’intérêt collectif ou lorsqu’ils contribuent au fonctionnement ou à l’exercice de services destinés au public, quel que soit le statut du gestionnaire ou de l’opérateur. Un emplacement réservé permettra d’acquérir le terrain pour mettre en œuvre le projet.

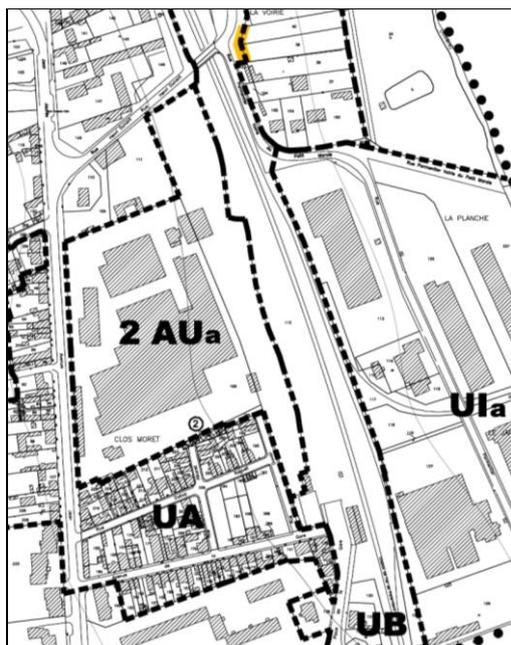


Figure 31 : Extrait du plan 5b avant modification

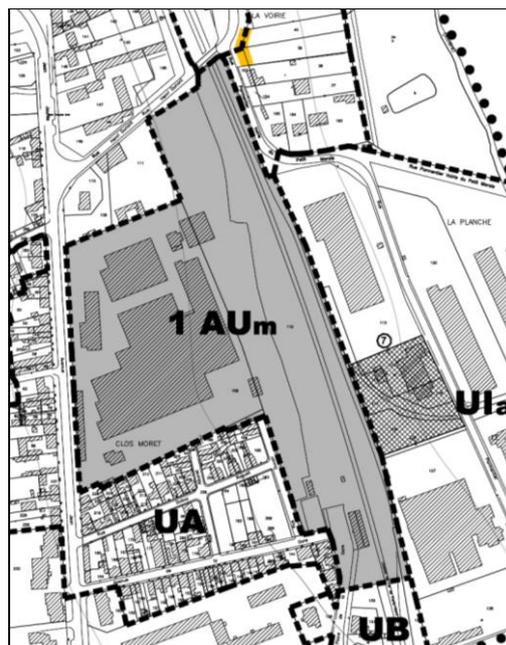


Figure 32 : Extrait du plan 5b après modification

5.2.2.3 Ajustement d’une limite entre les zones UB et UD

Suite à l’élargissement de la zone 1AUm pour englober la parcelle AE112, la zone UB formait un appendice très étroit n’englobant que la partie nord de l’emprise de la rue Parmentier. Pour éviter cet effet visuel un peu lourd (qui n’a cependant pas de conséquence sur la constructibilité des terrains), il a été décidé d’élargir légèrement la zone UD voisine, pour englober la partie nord de la rue Parmentier qui dessert cette zone.

Cette modification n’a pas d’impact sur les droits du sol.

5.2.2.4 Suppression de l’emplacement réservé n°2

L’emplacement réservé n°2, qui avait pour destination l’aménagement d’une voie d’accès à la zone 2AUa, est supprimé. En effet, l’acquisition de ce terrain n’est pas indispensable pour la reconversion du site, puisque ce dernier présente déjà des possibilités d’accès via l’avenue Jean Jaurès et la rue Dunant. En outre, une nouvelle voie permettra de connecter directement le projet à la gare intermodale.

5.2.2.5 Création de l'emplacement réservé n°7

Un nouvel emplacement réservé est inscrit sur les parcelles section AE n°114, 115, 116, 118 et sur une partie des parcelles n°117 et 417, au bénéfice de la Communauté de Communes du Liancourtois La Vallée Dorée, pour l'aménagement d'un espace dédié à la mobilité, en lien avec l'aménagement du pôle multimodal intercommunal de « Liancourt-Rantigny ». En effet, dans le cadre de l'aménagement du pôle multimodal au niveau de la gare de Liancourt-Rantigny, l'ambition de la Communauté de Communes est d'améliorer l'accessibilité de la gare, notamment par les modes de transports doux (piétons, vélos). Dans cette optique, créer des « raccourcis » est un enjeu majeur, pour favoriser ces modes de déplacements. C'est la raison pour laquelle il est envisagé de créer un accès à la gare par l'Est, ce qui réduirait le parcours entre Liancourt et la gare.

L'accès aux quais pourrait s'effectuer via la passerelle piétonne existante au niveau de la gare. En revanche, il serait nécessaire de prévoir un emplacement pour aménager les équipements nécessaires à ce nouveau point d'accès (stationnement sécurisé pour les vélos, stationnement pour autopartage, ou autres).

L'emplacement réservé a été positionné entre la gare et le chemin du Marais (qui pourrait être aménagé pour encourager les déplacements doux entre la gare et Liancourt), sur un terrain occupé par un garage automobile qui n'est actuellement plus en activité suite à un incendie.

5.2.3 *Règlement écrit*

5.2.3.1 Zone 1AUm

Vocation

Certaines occupations et utilisations du sol ont été interdites car elles n'ont pas leur place dans un centre-bourg. Il s'agit notamment des activités agricoles (qui ont davantage leur place en zone agricole), de l'exploitation de carrières (qui génère des nuisances), et de diverses occupations liées aux loisirs (camping, caravanage, habitations légères de loisirs, parcs d'attraction, etc.) qui sont généralement accueillis dans des zones entièrement dévolues à ce type d'activités.

Pour des raisons sanitaires, les dépôts sont interdits.

Hormis ces interdictions, toutes les autres occupations du sol sont autorisées, pour favoriser une mixité fonctionnelle de la zone. Il est néanmoins précisé que les constructions et installations à usage artisanal, industriel ou d'entrepôt ne devront pas générer de nuisances, pour une bonne insertion dans le contexte urbain.

Le règlement indique que la modification du nivellement du sol par affouillement ou exhaussement est autorisée pour des raisons sanitaires (dépollution par exemple), fonctionnelles ou lorsqu'elle contribue à l'amélioration de l'aspect paysager des espaces libres.

Par ailleurs, le règlement attire l'attention des pétitionnaires la présence d'eau dans le sol par endroit (sources, remontées de nappe...) et sur les risques d'infiltration qui peuvent en résulter. Il les invite à procéder à une étude hydrogéologique pour s'assurer que l'édification des constructions est possible et qu'elle ne sera accompagnée d'aucun désordre.

Enfin, le règlement rappelle que la zone se trouve dans un périmètre affecté par le bruit (proximité de la voie ferrée) et que les normes acoustiques en vigueur devront donc être respectées.

Accès et voirie

Il est précisé que pour être constructible, un terrain doit avoir un accès à une voie publique ou privée ouverte à la circulation publique, soit directement, soit par le biais d'un passage aménagé sur fonds voisins. L'objectif est de permettre une desserte des futures constructions par des voies privées, notamment pour l'espace dédié à l'habitat, afin d'éviter que des usagers de la gare ne stationnent leurs véhicules sur des places prévues pour les zones résidentielles.

Pour assurer une bonne desserte des constructions nouvelles, la sécurité des personnes ainsi que le fonctionnement optimal des services publics, le règlement exige la mise en œuvre de certains critères concernant les accès. Ces derniers devront en effet présenter des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile. Ils doivent également être adaptés à l'opération future et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique et à garantir un bon état de viabilité.

Les impasses de plus de 40 m devront être aménagées pour permettre aux véhicules de faire demi-tour, pour faciliter la circulation.

Réseaux

Pour des raisons sanitaires, toute construction ayant des besoins en eau doit être raccordée au réseau d'eau potable et au réseau collectif d'assainissement.

Les règles instaurées en matière de gestion des eaux pluviales visent à privilégier l'infiltration sur le terrain d'assiette de l'opération, afin d'éviter des ruissellements susceptibles d'engendrer des dégâts. Ainsi, les eaux pluviales issues des constructions nouvelles doivent être gérées (stockage et infiltration) sur le terrain d'assiette de l'opération. En cas d'impossibilité technique justifiée de procéder à l'infiltration des eaux pluviales, elles pourront être rejetées, sous réserve de l'autorisation de l'autorité compétente, dans le réseau pluvial public ou à défaut, dans le milieu naturel par l'intermédiaire d'un dispositif adapté (fossé, bassin...). Les rejets devront présenter un débit limité. Les aménagements nécessaires sont à la charge exclusive du propriétaire qui doit réaliser les dispositifs adaptés à l'opération et au terrain. En outre, le zonage d'assainissement pluvial approuvé le 22 juin 2020 s'appliquera au projet.

Implantation des constructions

Les constructions devront être implantées avec un retrait d'au moins 5 m par rapport à l'alignement. Ce choix s'explique par la volonté de permettre une densification importante du site, en y autorisant des constructions pouvant atteindre 15 m de hauteur. Le recul minimal de 5 m permettra d'éviter un effet massif sur la rue, et facilitera également l'aménagement d'aires de stationnement à l'avant de la construction.

Les constructions pourront être édifiées en limite séparative (ce qui facilite la densification), hormis sur les espaces où les Orientations d'Aménagement et de Programmation l'interdisent : en effet, la limite séparative située au sud-ouest du terrain jouxte plusieurs habitations existantes, et la volonté est donc de laisser un espace de respiration entre les constructions futures et les habitations existantes.

Quand elles ne seront pas implantées en limites séparatives, les constructions pourront être implantées en retrait de celles-ci. Dans ce cas, la marge de recul sera au moins égale à la demi-hauteur de la construction sans jamais être inférieure à 3 m, afin d'éviter là aussi un effet de masse pour les riverains, et permettre le passage d'un véhicule de secours entre les constructions si nécessaire.

Emprise au sol

Pour permettre une densification du site, l'emprise au sol maximale des constructions est fixée à 55 % du terrain.

Hauteur

La hauteur maximale des constructions est fixée à 15 m au faîtage, sans excéder R+3 pour les habitations. L'objectif est de favoriser une densification du site, tout en veillant à une intégration harmonieuse dans le paysage urbain. Or la zone 1AUm est principalement bordée par la zone UA, qui autorise des hauteurs de constructions jusqu'à 11 m, voire 14 m pour les projets comptant au moins 8 logements.

Si les constructions existantes aux abords de la zone présentent généralement un gabarit plus

modeste (R+1+C, soit 10 à 11 m au faitage), la hauteur maximale fixée à 15 m dans la zone 1AUm est un bon compromis pour permettre à la fois une densification de la zone (une nécessité au regard des objectifs de modération de la consommation d'espaces et de lutte contre l'étalement urbain), tout en assurant une bonne insertion dans le bourg. D'ailleurs les programmes de logements collectifs réalisés à proximité (que ce soit dans la zone UC, au sud du territoire ou tout récemment dans la zone UA juste en face de la gare) ont des hauteurs l'ordre de 14 m (R+2+C ou R+3).

Aspect extérieur

Comme dans les autres zones, il est précisé que les constructions nouvelles ou aménagées doivent avoir, par leurs dimensions, leur architecture et la nature des matériaux, un aspect compatible avec le caractère des lieux avoisinants afin de préserver l'intérêt du secteur. Néanmoins, les solutions constructives ou l'utilisation de matériaux ayant pour objet de favoriser les économies d'énergie ou de limiter la production de gaz à effet de serre sont autorisées (toitures végétalisées, parement ou ossature bois,...).

En ce qui concerne l'aspect extérieur des façades, le règlement est assez souple pour permettre une architecture contemporaine. Il est simplement indiqué que les tôles non peintes sont interdites et qu'il est interdit de laisser apparents des matériaux destinés à être recouverts (briques creuses, parpaings). Ainsi, ce type de matériaux devra être enduit ou bien faire l'objet d'un parement. Concernant les enduits, ceux-ci doivent respecter les tonalités locales, pour une meilleure insertion dans le tissu urbain.

Les sous-sols sont très limités pour tenir compte de la proximité de la nappe : ils ne sont autorisés que s'il s'agit de « demi-sous-sols », et sous certaines conditions strictes. En effet, le terrain étant en pente, il peut s'avérer opportun de profiter de cette pente naturelle pour aménager un sous-sol partiellement enterré, s'insérant dans la pente naturelle. Les risques seront très faibles, car cette possibilité ne sera admise que sur la partie haute du terrain (au-dessus de la cote NGF de 52 m, donc peu de risque de remontées de nappe), et qu'à condition que l'accès au « sous-sol » (notamment par les véhicules) s'effectue à plat ou par une pente ascendante en direction du bâtiment (donc pas de risques de ruissellement des eaux pluviales vers le sous-sol). L'autorisation de sous-sols semi-enterrés permettra d'intégrer une partie du stationnement dans les constructions, et libèrera ainsi des espaces extérieurs qui pourront être aménagés en espaces verts, d'où un meilleur cadre de vie.

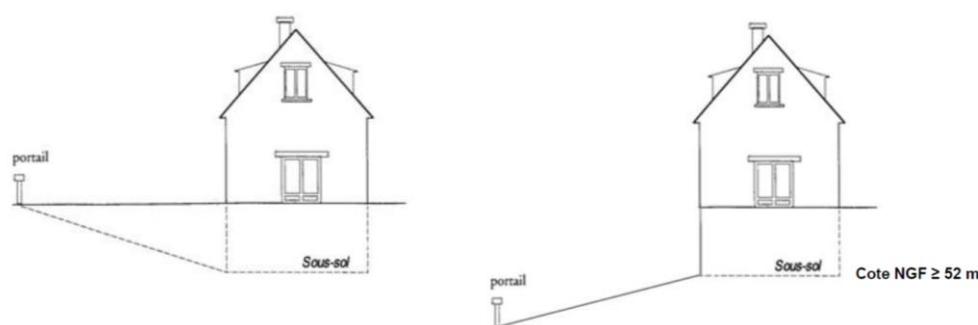


Figure 33 : Deux exemples de sous-sols, le premier interdit, le second autorisé

Concernant les toitures, le règlement est assez souple, là encore pour permettre des architectures contemporaines (toits terrasses, etc.). Il est néanmoins précisé que pour les toits des habitations présentant une pente, celle-ci ne doit pas être inférieure à 30° sur l'horizontale, et respecter l'usage de matériaux locaux (petites tuiles plates, soit en tuiles sans côte verticale apparente de teinte brunie, vieillie ou flammée, soit en ardoises posées droites) pour assurer une meilleure intégration dans le paysage urbain.

Concernant les bâtiments d'activités, si leurs toits sont constitués par des profilés divers, ceux-ci devront avoir des tonalités identiques à celles des matériaux traditionnels utilisés localement, là encore pour une bonne intégration dans le bourg.

L'utilisation de panneaux solaires est autorisée en couverture s'ils ne sont pas visibles de la voie publique, ou bien, s'ils sont visibles de la voie publique, à condition que leur aspect rappelle les couvertures traditionnelles admises dans la zone et qu'ils soient intégrés au nu du plan de couverture.

Les règles imposées aux annexes visent à assurer une bonne intégration de celles-ci dans le paysage.

Le règlement offre plusieurs possibilités quant à l'aspect des clôtures sur rue : elles pourront être composées de murets (surlés d'une grille, d'une palissade ou d'un grillage) d'un grillage ou d'une haie.

Les clôtures en limites séparatives seront végétales afin de favoriser le maintien d'une trame végétale en cœur de bourg.

Pour des motifs esthétiques, tous les réseaux seront aménagés en souterrain, et les climatisations, antennes paraboliques et autres accessoires techniques liées aux nouvelles technologies devront être non visibles de l'espace public ou bien intégrés en termes de teinte, aspect et géométrie.

Enfin, dans le cas d'immeubles à usage d'habitation abritant au moins 3 logements, un local destiné à recevoir les poubelles devra être aménagé dans la propriété, pour des raisons fonctionnelles et d'hygiène.

Stationnement

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions doit être assuré en dehors des voies et espaces publics afin de ne pas générer de dysfonctionnements en matière de circulation. Il peut être réalisé sur le terrain d'assiette de l'opération ou sur un terrain situé à moins de 300 m de l'opération.

Pour l'habitat, les ratios imposés dépendent du type de logement. En effet, il est estimé qu'en général les occupants de T1 ne disposent que d'un véhicule maximum, les occupants de T2 disposent d'un ou deux véhicules (d'où un ratio d'1,5 places pour les T2) et que les occupants de T3 ou plus disposent fréquemment de deux véhicules. Les règles instaurées permettront donc de répondre aux besoins de futurs habitants.

Pour les activités, le ratio minimum est d'une place par tranche de 100 m² de surface de plancher, pour répondre aux besoins de ces établissements.

Par ailleurs, le dimensionnement minimal des places de stationnement est réglementé afin qu'elles puissent être utilisables dans des conditions satisfaisantes.

Enfin, le règlement impose des espaces réservés au stationnement des vélos pour les immeubles d'habitation et de bureaux. Les ratios imposés sont fixés par d'autres législations (Code de la Construction).

Espaces libres et plantations

Les espaces restés libres après implantation des constructions devront faire l'objet d'un traitement paysager (minéral et/ou végétal).

Le règlement impose des superficies non imperméabilisées afin de favoriser l'infiltration des eaux pluviales sur place.

Les parcs de stationnement devront faire l'objet d'un traitement paysager de qualité et être plantés d'un arbre de haute tige pour 10 places de stationnement, afin d'améliorer l'aspect esthétique du site et d'introduire une trame végétale, aujourd'hui inexistante sur le secteur.

Performances énergétiques et environnementales

Il est simplement précisé que les constructions doivent être conformes à la réglementation en vigueur.

Communications électroniques

Pour assurer une bonne desserte des constructions futures, il est précisé que toute construction nouvelle doit pouvoir être raccordée au réseau Très Haut Débit (ce dernier étant déjà déployé dans les zones urbaines). En conséquence, des dispositifs de branchements seront installés depuis le domaine public jusqu'à la parcelle à desservir.

5.2.3.2 Zone 2AUa

Le règlement de la zone est supprimé, suite à la suppression de la zone 2AUa.

5.2.4 *Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)*

Des Orientations d'Aménagement et de Programmation ont été définies sur le secteur de la friche Caterpillar, afin d'apporter des précisions sur l'aménagement futur. Les OAP couvrent la zone 1AUm.

- La vocation des espaces

A l'intérieur du site, trois espaces sont identifiés, chacun avec une vocation principale différente :

- ✓ **La bande située à l'est, le long de la voie ferrée, sera principalement dédiée à la mobilité**

L'ambition est d'y accueillir un pôle multimodal en lien avec la présence de la gare ferroviaire. Cet espace doit avant tout permettre de connecter différents modes de transport (notamment le train, le bus, le vélo ou encore la marche à pied) pour améliorer l'accessibilité du territoire. L'automobile fera également partie de ces modes de transport, mais la part qui y sera consacrée devra être maîtrisée afin de privilégier avant tout les transports doux, dans une logique de développement durable.

Cet espace pourra éventuellement accueillir des constructions ou aménagements ayant d'autres vocations (activités, espace vert, etc.) s'il est démontré que ces projets ne remettent pas en cause l'aménagement du pôle multimodal (notamment en termes de superficie) et n'affectent pas son fonctionnement.

- ✓ **Le secteur nord-ouest sera principalement dédié aux commerces et activités**

Ce secteur sera privilégié pour accueillir des commerces et autres activités. Il pourra toutefois accueillir une mixité fonctionnelle.

- ✓ **Le secteur sud-ouest sera principalement dédié à l'habitat**

Cet espace sera privilégié pour accueillir de l'habitat. Il pourra toutefois accueillir une mixité fonctionnelle. Dans cette hypothèse, le secteur longeant l'avenue Jean Jaurès a été identifié comme étant le mieux à même d'accueillir des activités de proximité (commerces, services, professions libérales médicales ou paramédicales, etc.). Dans le cadre d'accueil de projets de ce type, cette localisation sera donc à privilégier.

- Les conditions de desserte

L'axe de la voie ferrée figure sur le plan pour rappel.

La desserte automobile du site devra a minima s'appuyer sur une liaison traversante entre l'avenue Jean Jaurès et le pôle multimodal. Le tracé reporté sur le plan est uniquement indicatif. La création de voies de desserte supplémentaires est possible, mais reste facultative.

Concernant la desserte piétonne, l'aménagement futur devra permettre l'accès au pôle de la gare en traversant le site, améliorant ainsi l'accessibilité de la gare depuis le centre-bourg. Le tracé reporté sur le plan est uniquement indicatif. Par ailleurs, l'aménagement du site ne devra pas hypothéquer la création d'accès piétons vers la Dunant ainsi que vers la rue Parmentier (notamment dans le cas où la passerelle SNCF pourrait être utilisée pour la traversée de la voie ferrée). La création d'accès piétons supplémentaires est possible, mais reste facultative.

- L'implantation des constructions

En limite sud-ouest du secteur, les futures constructions devront obligatoirement être implantées en retrait de la limite séparative indiquée au plan, pour laisser un espace de respiration entre les constructions futures et les habitations existantes. Le retrait imposé est celui fixé par le règlement écrit.

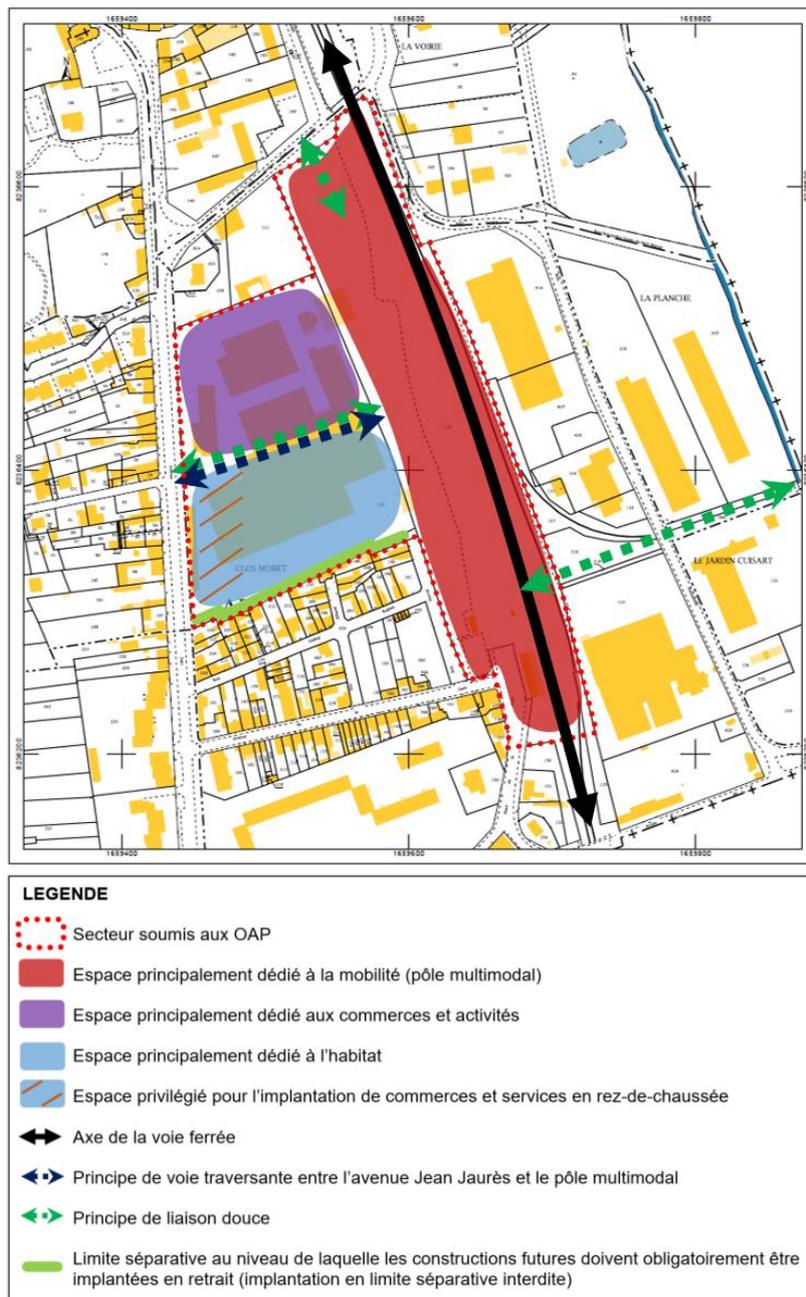


Figure 34 : Extrait des Orientations d'Aménagement et de Programmation (voir document n°4)

5.2.5 Évolution des superficies des zones

ZONES	SUPERFICIE AVANT MISE EN COMPATIBILITE	SUPERFICIE APRES MISE EN COMPATIBILITE	EVOLUTION
UA	17 ha 67	17 ha 67	0
UB	26 ha 44	23 ha 96	- 02 ha 48
UD <i>Dont UDa</i>	26 ha 38 <i>03 ha 07</i>	26 ha 50 <i>03 ha 07</i>	+ 00 ha 12 <i>0</i>
UC	04 ha 66	04 ha 66	0
UE <i>Dont UEa</i>	09 ha 85 <i>03 ha 00</i>	09 ha 85 <i>03 ha 00</i>	0 <i>0</i>
UI <i>Dont Ula</i>	46 ha 19 <i>07 ha 90</i>	46 ha 19 <i>07 ha 90</i>	0 <i>0</i>
UP	04 ha 38	04 ha 38	0
Total zones U	135 ha 57	133 ha 21	- 02 ha 36
1AUm	-	06 ha 34	+ 06 ha 34
2AUa	03 ha 98	-	- 03 ha 98
2AUe	06 ha 91	06 ha 91	0
Total zones AU	10 ha 89	13 ha 25	+ 02 ha 36
A	136 ha 62	136 ha 62	0
N <i>Dont Nh</i> <i>Dont Nj</i>	132 ha 92 <i>68 ha 27</i> <i>00 ha 59</i>	132 ha 92 <i>68 ha 27</i> <i>00 ha 59</i>	0 <i>0</i> <i>0</i>
Total zones A et N	269 ha 54	269 ha 54	0
Superficie communale	416 ha 00	416 ha 00	0
Espaces boisés classés	31 ha 31	31 ha 31	0

La mise en compatibilité du PLU n'a aucun impact sur les superficies des zones agricoles et naturelles, ni sur les espaces boisés classés.

Elle génère une évolution des zones urbaines et à urbaniser, avec le basculement d'une superficie de 2,36 ha de zone urbaine vers la zone à urbaniser : en effet une partie de la zone UB, qui couvrait la gare et l'emprise ferroviaire attenante, a été reclassée en zone à urbaniser pour l'aménagement du futur pôle multimodal. Cet espace a été classé en zone 1AUm, zone à urbaniser à vocation mixte, urbanisable immédiatement. La zone 1AUm couvre également l'ancienne zone 2AUa qui correspondait à la friche Caterpillar : la zone 2AUa n'existe plus.

Ainsi, la nouvelle zone 1AUm couvre 6,34 ha qui seront voués à l'accueil d'un projet mixte, couplant commerces, habitat, activités et pôle multimodal.

L'évolution de la superficie de la zone UD est très légère et anecdotique, car elle ne vise qu'à rendre plus lisible le plan et n'a pas d'impact sur le droit des sols (il s'agit uniquement d'intégrer une voie existante dans la zone UD).

6 MESURES ENVISAGEES POUR EVITER, REDUIRE, ET SI POSSIBLE, COMPENSER S'IL Y A LIEU, LES CONSEQUENCES DOMMAGEABLES SUR L'ENVIRONNEMENT

6.1 Mesures d'évitement et de réduction

Thématique	Mesures d'évitement (E) et de réduction (R)
Patrimoine naturel	<p>Le site de projet se trouve à l'écart de l'ensemble des périmètres de reconnaissance écologique (ZNIEFF, ENS, zones humides, corridors écologiques). (E)</p> <p>Le site de projet se trouve à l'intérieur de l'enveloppe agglomérée (il n'est en contact avec aucun espace agricole ou naturel) et est entièrement artificialisé (le terrain, tel qu'il est occupé, n'abrite pas de biodiversité). (E)</p> <p>Les règles de gabarit des constructions et les vocations envisagées visent à insérer harmonieusement le projet dans le bourg. Ainsi, les hauteurs des constructions respecteront la forme du bourg, et les activités accueillies ne généreront pas de nuisances majeures, tant pour le voisinage que pour la faune ou la flore à proximité. (E)</p>
Paysage	<p>Le site est invisible depuis l'extérieur de l'agglomération, et le demeurera grâce aux règles de gabarit des constructions. (E)</p>
Gestion économe de l'espace	<p>Le projet ne génère aucune consommation d'espace agricole ou naturel, car il s'agit d'une reconversion de friche (laquelle est entièrement artificialisée). (E)</p>
Cadre bâti	<p>Le projet permet de reconvertir une friche industrielle, peu esthétique dans le paysage urbain, en un projet mixte regroupant commerces, activités, logements et pôle multimodal. Le projet permettra donc de redonner vie à cet espace délaissé, ce qui contribuera grandement à l'amélioration du cadre de vie. (E)</p> <p>Les règles ont été édictées pour s'assurer que le projet serait respectueux du cadre bâti de la commune, notamment au niveau du gabarit des constructions. (E)</p>
Ressource en eau	<p>Le projet n'impacte aucun cours d'eau, aucune zone humide, et se trouve à l'écart des périmètres de protection des points de captage d'eau potable. (E)</p> <p>Le règlement oblige le raccordement des constructions au réseau collectif d'assainissement afin de traiter les eaux usées. (E)</p> <p>Le règlement impose une gestion des eaux pluviales sur le terrain d'assiette de l'opération, sauf en cas d'impossibilité technique ou réglementaire (auquel cas le débit de fuite est limité). (R)</p> <p>Le règlement autorise les toitures terrasses végétalisées et limite l'imperméabilisation des terrains, favorisant ainsi l'infiltration des eaux pluviales. (R)</p>
Risques et nuisances	<p>Le règlement met en place de dispositions strictes concernant les sous-sols (ceux-ci ne seront autorisés qu'en partie haute du site – cote NGF > 52 m –, à condition de n'être que semi-enterrés, et de présenter un accès à plat ou bien en pente « ascendante »), pour éviter tout dommage lié aux risques hydrauliques. (R)</p> <p>Concernant la pollution des sols, pour rappel, le site a été remis en état pour une vocation industrielle. L'examen du processus de remise en état du site par la DREAL devrait se solder par la mise en place d'une servitude d'utilité publique définissant les restrictions d'usage du site, et notamment son usage à vocation industrielle. En cas de projet de modification de l'usage du site, une évaluation quantitative des risques sanitaires et le cas échéant des investigations complémentaires et/ou des travaux devront être réalisés pour rendre le site compatible avec l'usage envisagé. L'aménageur devra donc démontrer que l'état du site est compatible avec l'usage envisagé, et ce afin de garantir l'absence de risques sanitaires. (E)</p>

	<p>Le projet envisagé a d'ores-et-déjà fait l'objet d'adaptations pour prendre en compte la pollution connue sur le site : un usage commercial est prévu sur le secteur le plus contraint (au nord du terrain). (R)</p>
<p>Air, énergie, climat</p>	<p>En termes d'architecture, le règlement autorise des formes contemporaines (toits terrasses végétalisées, etc.) adaptées aux règles environnementales actuelles. (R)</p> <p>Le projet vise à encourager l'usage des transports peu émetteurs de CO₂ par l'aménagement d'un pôle multimodal au niveau de la gare et le développement des modes de transport faiblement émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants (marche à pied, vélo, bus, autopartage, etc.). (R)</p> <p>Le projet permet une densification du bourg, et l'accueil de nouveaux habitants au plus près des commerces, services et des transports en commun, encourageant ainsi l'usage de transports doux. (R)</p>

6.2 Mesures compensatoires et d'accompagnement

Considérant que le PLU vise, par les mesures d'évitement et de réduction exposées ci-avant, à n'entraîner aucun effet notable sur l'environnement, il n'y a pas lieu de définir des « mesures compensatoires ».

7 INDICATEURS DE SUIVI DES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU SUR L'ENVIRONNEMENT

Indicateur n°1		Modes de transport pour les déplacements domicile-travail		
Thématiques	Transport et déplacements			
Principaux objectifs du PLU	Développer l'usage des transports collectifs et des modes doux			
Valeurs de référence	Moyen de transport		Rantigny	CCLVD
	Pas de déplacement		3,0 %	3,1 %
	Marche à pied (ou rollers, patinette)		3,8 %	3,9 %
	Vélo (y compris à assistance électrique)		0,3 %	0,6 %
	Deux-roues motorisé		0,7 %	0,9 %
	Voiture, camion, fourgonnette		78,5 %	79,6 %
	Transport en commun		13,8 %	12,0 %
Objectifs à atteindre	Augmentation des parts de transports doux (pas de déplacement, marche à pied, vélo, transport en commun) Réduction des parts des transports individuels motorisés (voiture, camion, fourgonnette, deux-roues motorisés)			
Source	Recensement Général de Population 2017, INSEE.			

Indicateur n°2		Fréquentation de la gare de Liancourt-Rantigny		
Thématiques	Transport et déplacements			
Principaux objectifs du PLU	Développer l'usage des transports collectifs et des modes doux			
Valeurs de référence	Total voyageurs (2019)		290 944	
	Total voyageurs + non voyageurs (2019)		363 681	
Objectifs à atteindre	Augmentation de la fréquentation de la gare			
Source	https://ressources.data.sncf.com/explore/dataset/frequentation-gares/			

Indicateur n°3		Eau destinée à la consommation humaine		
Thématiques	Ressource en eau			
Principal objectif	Assurer une bonne desserte de la commune			
Valeurs de référence	Volume d'eau consommée (Rantigny)		114 053 m ³	
	Consommation moyenne par abonné et par an (Rantigny)		71 m ³ /an/abonné	
	Taux de conformité des prélèvements (microbiologie) (CCLVD)		100 %	
	Taux de conformité des prélèvements (paramètres physico-chimiques) (CCLVD)		100 %	
	Rendement du réseau (CCLVD)		80,7 %	
Objectif à atteindre	Diminution ou stabilité de la consommation moyenne, maintien de la bonne conformité des prélèvements, stabilité ou augmentation du rendement du réseau.			
Source	Rapport annuel de la CCLVD 2019			

Indicateur n°4		Eaux usées	
Thématiques	Ressource en eau – maîtrise des risques et pollutions		
Principal objectif	Veiller à une bonne épuration des eaux usées		
Valeurs de référence	Volume d'eaux usées traitées (Rantigny)		99 299 m ³
	Volume moyen par abonné et par an (Rantigny)		71 m ³ /an/abonné
	Taux de boues issues des ouvrages d'épuration évacuées selon les filières conformes à la réglementation (CCLVD)		100 %
	% de fonctionnement de la charge hydraulique de la station d'épuration (temps sec)		76 %
	% de fonctionnement de la charge organique de la station d'épuration par rapport à la capacité nominale de temps sec (paramètre DBO ₅)		58 %
Objectif à atteindre	Diminution ou stabilité de la consommation moyenne, maintien de la bonne conformité des boues, fonctionnement de la station d'épuration inférieure à ses capacités (valeurs < 100%). .		
Source	Rapport annuel de la CCLVD 2019		

Indicateur n°5		Inventaire des catastrophes naturelles répertoriées		
Thématiques	Risques naturels			
Principaux objectifs du PLU	Prendre en compte les contraintes naturelles			
Valeurs de référence	Arrêtés portant reconnaissance de catastrophes naturelles			
	Code CATNAT	Inondations, coulées de boue et mouvements de terrain : 1		
	60PREF19990540	Début le	25/12/1999	
		Fin le	29/12/1999	
		Arrêté du	29/12/1999	
		Sur le JO du	30/12/1999	
	Code CATNAT	Inondations et coulées de boue : 2		
	60PREF20030182	Début le	02/01/2003	
		Fin le	02/01/2003	
		Arrêté du	02/04/2003	
		Sur le JO du	18/04/2003	
	60PREF19950102	Début le	01/07/1995	
		Fin le	01/07/1995	
		Arrêté du	28/09/1995	
		Sur le JO du	15/10/1995	
TOTAL : 3				
Objectifs à atteindre	Absence d'arrêté de catastrophe naturel supplémentaire			
Source	Site Géorisques https://www.georisques.gouv.fr/mes-risques/connaitre-les-risques-pres-de-chez-moi/rapport?form-commune=true&codeInsee=60524&ign=false&CGU-commune=on&commune=60290+Rantigny#details_cat_nat			

8 RESUME NON TECHNIQUE

Le résumé non technique permet de comprendre de manière synthétique les éléments constitutifs de l'évaluation environnementale.

8.1 La déclaration de projet « friche Caterpillar »

En 2016, l'usine Caterpillar de Rantigny a fermé définitivement. Cette usine occupait un terrain de 3,98 ha sur un emplacement stratégique entre la gare ferroviaire et le centre-ville ; entre l'avenue Jean Jaurès, la rue Henri Dunant et la rue Duvoir.

Lors de l'élaboration du PLU, la commune avait marqué son intention de permettre la reconversion de cette friche pour y accueillir de nouvelles activités.

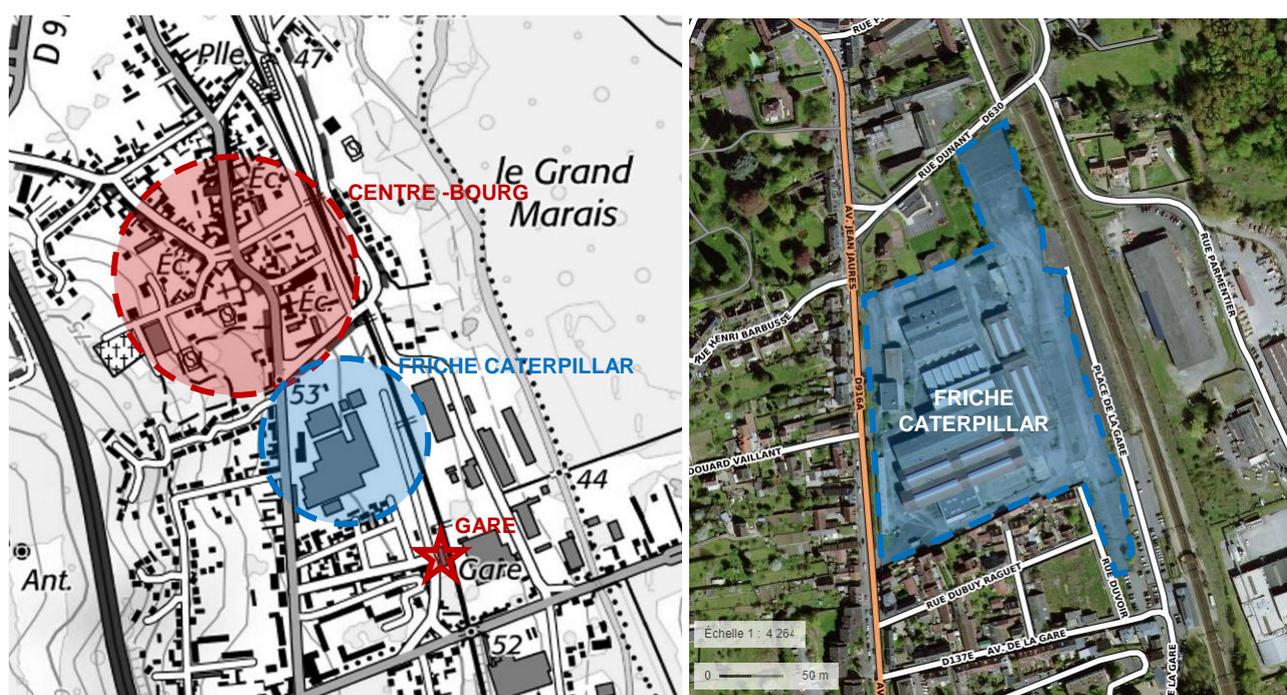


Figure 35 : Localisation de la friche "Caterpillar"

Compte tenu des forts enjeux qui étaient pressentis (superficie du terrain, proximité de la gare et du centre-ville, volonté de redynamiser le secteur pour compenser la perte d'emplois, etc.), le terrain avait alors été classé en zone 2AUa (zone à urbaniser à vocation d'activités, dont l'ouverture est soumise à une procédure adaptée), afin de permettre à la municipalité d'étudier les projets de reprise et d'y être pleinement associée, en amont de l'ouverture à l'urbanisation.

Une étude plus globale a ensuite été réalisée par ACTIPOLIS pour le compte de la Communauté de Communes du Liancourtois Vallée Dorée (CCLVD), étude intitulée « Préfiguration de la stratégie économique urbaine du centre urbain de la CCLVD ». L'objectif était d'identifier les enjeux des sites économiques du centre urbain de la CCLVD (constitué de Rantigny, Cauffry et Liancourt) et de proposer des orientations dans le cadre de leur réaménagement futur.

Cette étude a démontré que le site « Caterpillar » est concerné par des enjeux forts à l'échelle communautaire, du fait de son positionnement stratégique en cœur urbain et à proximité de la gare du centre urbain de la CCLVD.

Cette position stratégique a conduit à orienter la reconversion du site vers une opération urbaine mixte couplant :

- Activités (tertiaire, artisanat, commerces, services) pour recréer des emplois sur le site, et étendre la dynamique du centre-bourg ;
- Pôle multimodal pour favoriser l'usage de transports alternatifs à la voiture, et ainsi

- contribuer à la réduction des gaz à effet de serre,
- Habitat pour permettre à la population de se loger au plus près des commerces, services et transports en commun.

Compte tenu des enjeux identifiés, le secteur de projet a donc été élargi à l'est, pour y inclure les terrains sur lesquels est prévu l'aménagement du pôle multimodal.

La mise en œuvre de ce projet nécessite l'ouverture à l'urbanisation du terrain concerné, qui est aujourd'hui classé en zone 2AUa au PLU en vigueur, et l'ajustement du projet de PLU afin de permettre l'accueil d'habitat sur la zone. En effet, lors de l'élaboration du PLU, la commune avait entériné une vocation économique de ce secteur, alors qu'il apparaît maintenant que l'accueil d'habitat est judicieux, pour développer le parc de logements à proximité de la gare et équilibrer l'opération d'un point de vue financier. En outre, l'aménagement du futur pôle multimodal est pris en compte dans le projet, par l'élargissement de la zone à urbaniser à l'est et par l'inscription d'un nouvel emplacement réservé à l'est de la voie ferrée.

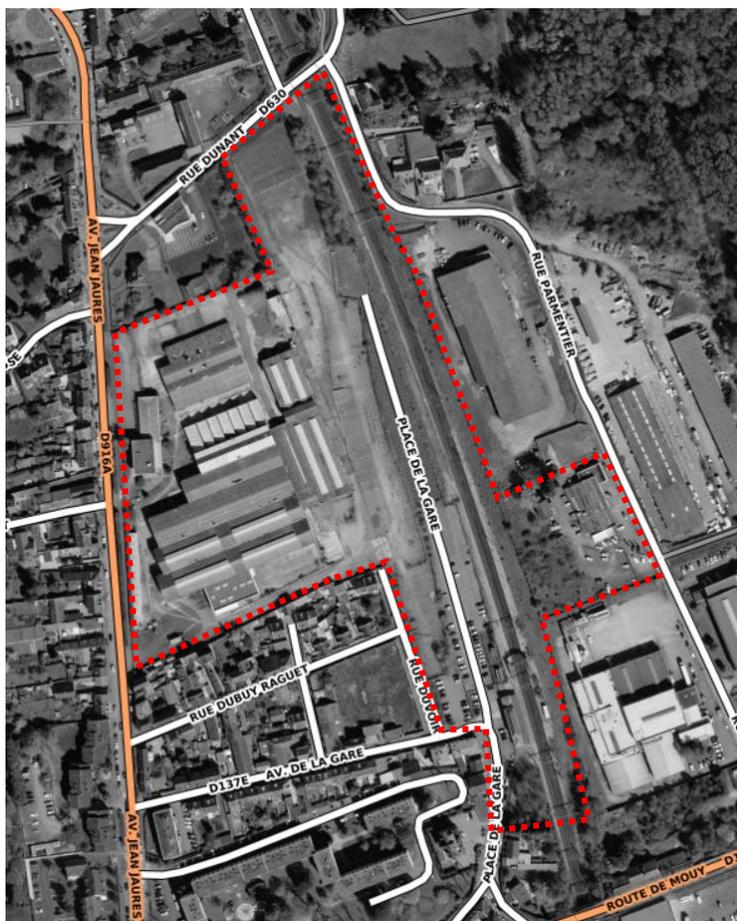


Figure 36 : Secteur de projet

C'est donc l'inscription d'une zone 1AUm, zone dédiée à un renouvellement urbain visant à développer un projet d'urbanisation mixte, et l'inscription de cet emplacement réservé en lien avec le futur pôle multimodal qui font l'objet de la présente procédure de « déclaration de projet » emportant mise en compatibilité du PLU.

Les caractéristiques du projet et ses motivations sont exposées dans le document spécifique intitulé « intérêt général du projet ».

8.2 Diagnostic du territoire et articulation du PLU avec les autres documents et plans ou programmes

8.2.1 Diagnostic du territoire

Rantigny est une commune de 2 506 habitants (population légale 2017, entrée en vigueur au 01/01/2020), positionnée au centre du département de l'Oise. Située dans l'arrondissement de Clermont, la commune de Rantigny fait partie de la Communauté de Communes Liancourtois La Vallée Dorée (CCLVD).

Le territoire de Rantigny est traversé par la RD1016 (axe Clermont-Creil), et dispose d'un échangeur. La commune est située à environ 3 kilomètres au sud de Clermont, et 7 kilomètres au nord de Creil.

Rantigny dispose d'une gare ferroviaire (gare de Liancourt-Rantigny) desservie par la ligne TER Paris-Amiens (desserte répartie sur la journée selon des plages horaires étendues (5h15 à 21h45)).

L'analyse des statistiques INSEE met en avant les caractéristiques suivantes :

- la commune a récemment connu une période de décroissance démographique (-0,6% par an sur la période 2012-2017) ;
- la population communale subit un vieillissement (les 60-74 ans sont passés de 10,6% à 15,9 % entre 2007 et 2017) ;
- le nombre d'emplois sur la commune a fortement diminué (1 007 en 2012 ; 835 en 2017) et le chômage a augmenté (11,8 % en 2012 ; 15,6% en 2017), très certainement en lien avec la fermeture de l'usine Caterpillar ;
- les actifs de la commune travaillent très majoritairement en dehors de la commune (86%), d'où une forte dépendance vis-à-vis des pôles d'emplois extérieurs et des besoins importants en termes de mobilité ;
- les modes de transport les plus écologiques sont peu utilisés, malgré la présence d'une gare ferroviaire (13,8% des actifs utilisent les transports en commun) ;
- le parc de logements est plutôt diversifié, mais de manière générale, la commune constate que le vieillissement de la population génère la recherche de logements plus petits et nécessitant moins d'entretien de la part de ménages à la retraite. Ces derniers, souvent propriétaires d'une maison familiale, envisagent de la revendre pour acheter un appartement à proximité des commerces et des transports. Or ce type de produit est assez rare sur la commune.

8.2.2 *Articulation du PLU avec les autres documents et plans ou programmes*

L'évaluation environnementale décrit l'articulation du plan avec les autres documents d'urbanisme et les plans ou programmes avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte.

En l'occurrence, le PLU de Rantigny doit être compatible avec le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) des Hauts-de-France, le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) et le Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI) du Bassin Seine-Normandie. Des démonstrations détaillées au paragraphe 2.2 du présent rapport, nous retiendrons principalement que la mise en compatibilité du PLU de Rantigny :

- Concourt à la mise en œuvre des objectifs n°19, 21, 22, 23, 25, 26, 31, 32 du SRADDET en :
 - o Prévoyant l'aménagement d'un pôle multimodal facilitant l'usage des transports peu polluants, permettant ainsi de réduire l'usage de la voiture individuelle et les émissions de gaz à effet de serre et améliorant la qualité de l'air ;
 - o Permettant l'accueil de commerces et de service à proximité immédiate du centre-bourg pour le redynamiser ;
 - o Programmant un projet mixte combinant commerces, habitat, activités à proximité immédiate du centre-bourg et du futur pôle intermodal, pour contribuer au dynamisme de la commune et faciliter les déplacements doux.
- Prend en compte les problématiques liées à l'eau mises en exergue par le SDAGE et le PGRI en :
 - o Obligeant le raccordement des constructions au réseau collectif d'assainissement afin de traiter les eaux usées, sachant par ailleurs que la station d'épuration de Monchy-Saint-Eloi est performante et offre une capacité suffisante pour épurer les eaux usées du projet ;
 - o S'assurant que les capacités en eau destinée à la consommation humaine sont suffisantes pour la desserte du projet et que celle-ci est de bonne qualité ;

- En imposant une gestion des eaux pluviales sur le terrain d'assiette de l'opération, sauf en cas d'impossibilité technique ou règlementaire, afin de favoriser une infiltration de l'eau au plus près, et d'éviter les ruissellements en aval.
- En ne portant atteinte à aucun cours d'eau ni aucune zone humide ;
- En évitant d'exposer de nouvelles populations aux risques hydrauliques car le site du projet n'est pas concerné par le risque d'inondation par ruissellement ou débordement ; et que par ailleurs, le risque de remontées de nappe est maîtrisé par la mise en place de conditions strictes concernant les sous-sols (ceux-ci ne sont autorisés qu'en partie haute du site – cote NGF > 52 m –, à condition de n'être que semi-enterrés, et de présenter un accès à plat ou bien en pente « ascendante »).

Ainsi, la mise en compatibilité du PLU de Rantigny est bien compatible avec les orientations du SRADDET, du SDAGE et du PGRI.

Le territoire communal n'est concerné par aucun autre document avec lequel le PLU devrait être compatible, ou qu'il devrait prendre en compte. Toutefois, sont également évoqués dans le paragraphe 2.2 le Plan de Déplacements Urbains (PDU) et le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) de la Brèche, tous deux en élaboration. Le projet ne va pas à l'encontre de ces documents, et s'inscrit même parfaitement dans l'objectif du PDU qui prévoit une montée en puissance des petites gares (notamment celle de Liancourt-Rantigny), avec le développement de la desserte en bus vers celles-ci.

8.3 Analyse des perspectives d'évolution de l'état initial de l'environnement

L'état initial de l'environnement détaillé dans le rapport de présentation dresse le profil d'un terrain ne présentant à ce jour (compte tenu de son état actuel) aucun intérêt particulier du point de vue paysager, architectural, de la biodiversité, de la gestion des risques naturels, ou encore de la lutte contre le changement climatique.

En l'absence de mise en œuvre du projet (scénario au fil de l'eau), ce terrain conserverait ses caractéristiques médiocres. Par ailleurs, ce scénario aurait probablement pour corollaire la consommation d'espaces périphériques en lieu et place de la réutilisation d'un site artificialisé. Ce scénario irait à l'encontre de l'objectif de « Zéro Artificialisation Nette » prévu à l'horizon 2050 en France.

A l'inverse, la mise en œuvre du projet permettra d'améliorer la qualité du site sur de multiples points :

- la friche sera remise en état de manière à pouvoir accueillir les vocations futures, garantissant ainsi une réduction de la pollution des milieux, et une sécurité sanitaire pour les habitants ;
- le projet permettra l'accueil d'activités (commerces, services) et donc d'emplois, sans artificialisation supplémentaire,
- le projet permettra l'accueil de logements, sans artificialisation supplémentaire,
- le projet sera paysagé : les futures plantations participeront à l'épuration de l'air et à la lutte contre le changement climatique,
- le projet facilitera l'usage des transports doux et des transports en commun, par la proximité de la gare et du futur pôle multimodal,
- le projet contribuera à redynamiser le centre-bourg, en augmentant l'offre commerciale et de services, ce qui pourrait réduire les déplacements vers des espaces commerciaux périphériques,
- la qualité architecturale du projet mettra en valeur cet espace délaissé, tout en s'insérant harmonieusement dans le tissu urbain.

8.4 Conséquences éventuelles de l'adoption du projet sur l'environnement

8.4.1 Patrimoine naturel

Le site de projet se trouve à l'écart de l'ensemble des périmètres de reconnaissance écologique (ZNIEFF, ENS, zones humides, corridors écologiques). Le projet n'aura donc aucun effet néfaste sur ces espaces, d'autant plus que le projet se trouve à l'intérieur de l'enveloppe agglomérée (il n'est en contact avec aucun espace agricole ou naturel) et est entièrement artificialisé (le terrain, tel qu'il est occupé, n'abrite pas de biodiversité).

En outre, la reconversion de la friche permet de réutiliser un foncier artificialisé, avec pour corollaire la « non-consommation » d'espaces périphériques.

Enfin, le projet de requalification de la friche inclut l'aménagement d'espaces végétalisés, qui ne pourront être que bénéfiques pour la faune locale.

8.4.2 Paysage

La mise en compatibilité du PLU n'aura pas d'incidence sur « le grand paysage », puisqu'elle ne concerne qu'un espace situé en fond de vallée, cerné par des espaces urbanisés, eux-mêmes encadrés par des boisements, espace qui est donc invisible depuis l'extérieur de l'agglomération.

8.4.3 Gestion économe de l'espace

Les modifications apportées au PLU permettront d'optimiser un espace artificialisé inséré dans la tache urbaine, ce qui contribuera grandement à une gestion économe de l'espace : toutes les constructions futures qui y seront accueillies ne consommeront pas d'espaces agricoles et naturels.

8.4.4 Cadre bâti

Les modifications apportées au PLU permettent de reconvertir une friche industrielle, peu esthétique dans le paysage urbain, en un projet mixte regroupant commerces, activités, logements et pôle multimodal. Le projet permettra donc de redonner vie à cet espace délaissé, ce qui contribuera grandement à l'amélioration du cadre de vie. En effet, jusqu'alors, la friche « Caterpillar » était un site industriel, qui occupait une grande surface dans le bourg.

Les règles ont été édictées pour s'assurer que le projet serait respectueux du cadre bâti de la commune, notamment au niveau du gabarit des constructions. En termes d'architecture, le règlement autorise des formes contemporaines (toits terrasses végétalisées, etc.) adaptées aux règles environnementales actuelles. La modification aura donc un impact positif sur le cadre bâti de la commune.

8.4.5 Ressource en eau

Concernant la problématique de la lutte contre la pollution des eaux, l'entreprise CATERPILLAR, en tant qu'Installation Classée pour la Protection de l'Environnement soumise à Déclaration, a été soumise à l'obligation de remise en état du site. L'examen du processus de remise en état du site par la DREAL doit conduire à la mise en place, par arrêté préfectoral, de prescriptions spéciales prescrivant à la société CATERPILLAR la surveillance des eaux souterraines et de l'air ambiant au droit du site. Ce dispositif permettra donc de vérifier qu'il n'y a pas de pollution de la nappe phréatique.

Par ailleurs, les futures constructions devront être raccordées au réseau d'assainissement des eaux usées, ce qui garantira le traitement effectif des eaux. La station d'épuration de Monchy-Saint-Eloi présente une capacité nominale de 27 000 EH, alors qu'elle épure les eaux usées d'environ 22 800 habitants, ce qui laisse donc suffisamment de marge pour l'accueil du projet.

Quant à la gestion des eaux pluviales, le règlement impose une gestion sur le terrain d'assiette de l'opération, sauf en cas d'impossibilité technique ou réglementaire. L'objectif étant de favoriser une infiltration de l'eau au plus près, et d'éviter les ruissellements en aval.

Concernant l'alimentation en eau potable, Rantigny est alimenté par un réseau dont la gestion relève de la compétence de la Communauté de communes du Liancourtois Vallée Dorée. Le Schéma Directeur d'Eau potable estime que les besoins seront compris entre 1 210 000 m³/an et 1 480 000 m³/an à l'horizon 2030, ce qui reste en-deçà du volume annuel autorisé (1 600 000 m³/an). L'eau est donc suffisante en quantité. En parallèle, la Communauté de communes poursuit ses efforts d'amélioration du rendement et va lancer une étude de faisabilité d'interconnexion avec l'ACSO permettant de sécuriser la ressource en eau et d'apporter un appoint complémentaire si cela s'avérait nécessaire. Par ailleurs, l'eau de la CCLVD distribuée au cours de l'année 2019 est de bonne qualité et conforme aux normes réglementaires fixées pour les substances indésirables.

En outre, le projet ne porte pas atteinte aux cours d'eau ou aux zones humides, puisque le site est entièrement artificialisé et se trouve à l'écart de ces espaces à enjeux.

Ainsi, le projet n'aura pas d'impact sur la préservation de la ressource en eau.

8.4.6 *Risques et nuisances*

Le secteur de projet est peu concerné par les risques naturels. Seul un éventuel risque de remontées de nappe a été identifié. Celui-ci est bien pris en compte, par la mise en place de conditions strictes concernant les sous-sols (ceux-ci ne seront autorisés qu'en partie haute du site – cote NGF > 52 m –, à condition de n'être que semi-enterrés, et de présenter un accès à plat ou bien en pente « ascendante »).

Concernant la pollution des sols, l'entreprise CATERPILLAR, en tant qu'Installation Classée pour la Protection de l'Environnement soumise à Déclaration, est soumise à l'obligation de remise en état du site pour permettre un usage futur comparable à la dernière période d'activité de l'installation, c'est-à-dire industriel (article L.512-12-1 du Code de l'Environnement). L'entreprise a fait établir un plan de gestion, puis le chantier de remise en état du site a été exécuté de janvier à juillet 2019. En janvier 2020, le dossier de récolement a été établi suite à la réhabilitation réalisée.

L'examen du processus de remise en état du site par la DREAL devrait se solder par la mise en place d'une servitude d'utilité publique définissant les restrictions d'usage du site, et notamment son usage à vocation industrielle. En cas de projet de modification de l'usage du site, une évaluation quantitative des risques sanitaires et le cas échéant des investigations complémentaires et/ou des travaux devront être réalisés pour rendre le site compatible avec l'usage envisagé.

L'aménageur devra donc démontrer que l'état du site est compatible avec l'usage envisagé, et ce afin de garantir l'absence de risques sanitaires. Le projet envisagé a d'ores-et-déjà fait l'objet d'adaptations pour prendre en compte la pollution connue sur le site. En l'occurrence, un usage commercial est prévu sur le secteur le plus contraint (au nord du terrain).

Ainsi, toutes les mesures seront prises pour que le projet soit compatible avec son environnement, et ainsi éviter toute incidence négative sur le public.

8.4.7 *Air, énergie, climat*

La zone de projet, en l'état actuel, ne participe aucunement à l'épuration de l'air, ni à la lutte contre le réchauffement climatique car elle est entièrement artificialisée, sans végétation. La mise en œuvre du projet permettra d'augmenter la superficie des espaces végétalisés qui contribuent à l'absorption des gaz à effet de serre et à la lutte contre les îlots de chaleur.

En termes de consommation d'énergie, les futures constructions génèreront une consommation modérée, puisqu'elles devront répondre aux nouvelles normes en vigueur.

L'aménagement d'un pôle multimodal facilitant l'usage des transports doux aura un impact positif sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Par ailleurs, l'accueil de commerces, services et logements à proximité du centre-bourg et du pôle multimodal permettra aux futurs habitants de rejoindre les commerces, services, équipements et emplois à pied, à vélo ou en transports en commun, réduisant ainsi l'usage de la voiture.

Enfin, la réutilisation d'une friche en cœur de bourg contribue à la préservation des espaces agricoles et naturels périphériques, qui ont un rôle majeur sur le climat.

8.5 Choix retenus pour établir le projet

Suite à la fermeture du site industriel Caterpillar de Rantigny en 2016, une étude plus globale a été réalisée par ACTIPOLIS pour le compte de la Communauté de Communes du Liancourtois Vallée Dorée (CCLVD), étude intitulée « Préfiguration de la stratégie économique urbaine du centre urbain de la CCLVD ». L'objectif était d'identifier les enjeux des sites économiques du centre urbain de la CCLVD (constitué de Rantigny, Cauffry et Liancourt) et de proposer des orientations dans le cadre de leur réaménagement futur.

Cette étude a démontré que le site « Caterpillar » est concerné par des enjeux forts à l'échelle communautaire, du fait de son positionnement stratégique en cœur urbain et à proximité de la gare du centre urbain de la CCLVD.

Cette position stratégique a conduit à orienter la reconversion du site vers une opération urbaine mixte couplant :

- Activités (tertiaire, artisanat, commerces, services) pour recréer des emplois sur le site, et étendre la dynamique du centre-bourg ;
- Pôle multimodal pour favoriser l'usage de transports alternatifs à la voiture, et ainsi contribuer à la réduction des gaz à effet de serre,
- Habitat pour permettre à la population de se loger au plus près des commerces, services et transports en commun.

Ainsi, les solutions qui ont été écartées sont notamment :

- le réemploi du site pour un usage uniquement économique, car cela irait à l'encontre du principe de mixité fonctionnelle, et l'absence de logements pourrait remettre en cause les objectifs démographiques que la commune s'est fixés ;
- la reconversion du site vers un usage exclusif d'habitat, car cela ne générerait pas d'emplois sur place et cela accentuerait donc de façon conséquente le déséquilibre observé entre nombre d'emplois et nombre d'actifs sur la commune.

Le schéma global retenu pour la reconversion du site figure ci-dessous.

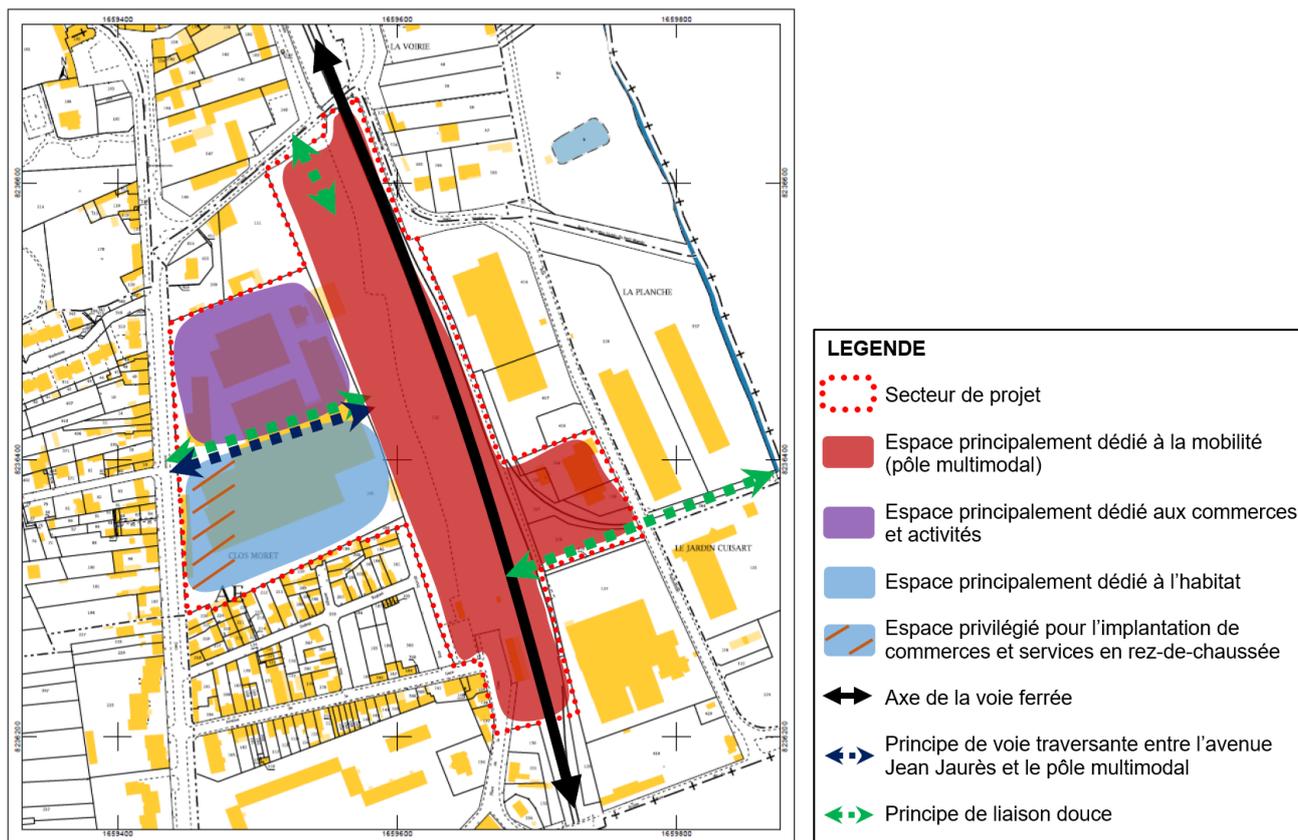


Figure 37 : Schéma global retenu pour la reconversion du site

Pour permettre la mise en œuvre du projet, la mise en compatibilité du PLU consiste à :

- ajuster le Projet d'Aménagement et de Développement Durables pour permettre l'accueil de logements sur la friche,
- reclasser la zone 2AUa en zone 1AUm pour ouvrir la zone à l'urbanisation et y autoriser l'accueil d'habitat,
- ajuster les périmètres des zones 1AUm, UB et UD pour assurer une meilleure cohérence avec le projet,
- définir un règlement écrit pour la zone 1AUm,
- définir des Orientations d'Aménagement et de Programmation sur la zone 1AUm,
- supprimer l'emplacement réservé n°2 qui avait été prévu pour réaliser un accès qui ne semble pas utile,
- ajouter un emplacement réservé n°7 pour aménager un accès à l'est de la gare et pour aménager les équipements nécessaires à ce nouveau point d'accès (stationnement sécurisé pour les vélos, stationnement pour autopartage, ou autres).

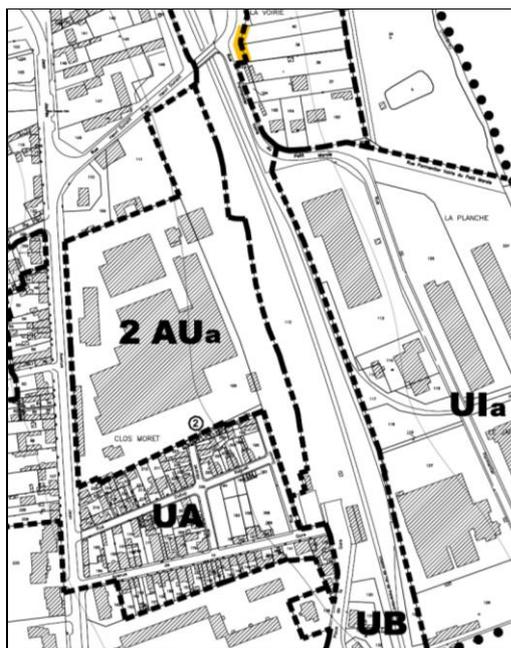


Figure 38 : Extrait du plan 5b avant modification

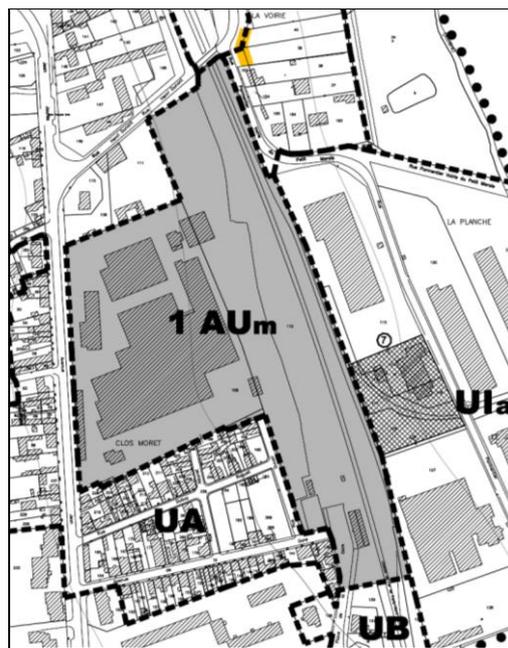


Figure 39 : Extrait du plan 5b après modification

8.6 Mesures envisagées pour éviter, réduire, et si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables sur l'environnement

De manière générale, le positionnement géographique du projet permet d'éviter des conséquences dommageables pour l'environnement : il se trouve à l'écart des périmètres de reconnaissance écologique et il ne concerne que des terrains déjà urbanisés et artificialisés, au cœur des espaces agglomérés. Le projet évite donc toute atteinte aux espaces agricoles et naturels, ainsi qu'au paysage.

Les règles de gabarit des constructions et les vocations envisagées visent à insérer harmonieusement le projet dans le bourg, ce qui évitera toute conséquence néfaste sur le cadre bâti et le cadre de vie.

Le projet évitera de porter atteinte à la ressource en eau par le traitement des eaux usées et réduira les ruissellements par la gestion des eaux pluviales sur le terrain d'assiette de l'opération (sauf en cas d'impossibilité technique ou réglementaire, auquel cas le débit de fuite est limité) et la limitation de l'imperméabilisation des terrains).

Le projet évitera d'exposer de nouvelles populations aux risques naturels car le site du projet se trouve à l'écart des principales zones à risque (coulées de boue, mouvements de terrain, retrait-gonflement des argiles, cavités souterraine, débordements de cours d'eau) ; et par ailleurs, le risque de remontées de nappe est maîtrisé par la mise en place de conditions strictes concernant les sous-sols (ceux-ci ne sont autorisés qu'en partie haute du site – cote NGF > 52 m –, à condition de n'être que semi-enterrés, et de présenter un accès à plat ou bien en pente « ascendante »).

Concernant la pollution des sols, pour rappel, l'entreprise CATERPILLAR, en tant qu'Installation Classée pour la Protection de l'Environnement soumise à Déclaration, est soumise à l'obligation de remise en état du site pour permettre un usage futur comparable à la dernière période d'activité de l'installation, c'est-à-dire industriel (article L.512-12-1 du Code de l'Environnement). L'examen du processus de remise en état du site par la DREAL devrait se solder par la mise en place d'une servitude d'utilité publique définissant les restrictions d'usage du site, et notamment son usage à vocation industrielle. En cas de projet de modification de l'usage du site, une évaluation quantitative des risques sanitaires et le cas échéant des investigations complémentaires et/ou des travaux devront être réalisés pour rendre le site compatible avec l'usage envisagé. L'aménageur devra donc

démontrer que l'état du site est compatible avec l'usage envisagé, et ce afin de garantir l'absence de risques sanitaires. Le projet envisagé a d'ores-et-déjà fait l'objet d'adaptations pour prendre en compte la pollution connue sur le site : un usage commercial est prévu sur le secteur le plus contraint (au nord du terrain).

Enfin, le projet aura un impact positif sur l'air, l'énergie et le climat car il ne consomme aucun espace agricole ou naturel, il vise à encourager l'usage des transports peu émetteurs de CO₂ par l'aménagement d'un pôle multimodal au niveau de la gare et le développement des modes de transport doux, il permet une densification du bourg, et l'accueil de nouveaux habitants au plus près des commerces, services et des transports en commun, et il autorise des formes contemporaines (toits terrasses végétalisées, etc.) adaptées aux nouvelles exigences environnementales.

8.7 Indicateurs de suivi des effets du PLU sur l'environnement

Enfin, au regard des enjeux de l'état initial de l'environnement, et au vu des objectifs du projet et de l'analyse des incidences, l'évaluation environnementale propose des indicateurs de suivi.

Par souci de clarté, ces indicateurs sont présentés sous forme de tableaux, permettant de d'associer les indicateurs proposés aux objectifs poursuivis. Chaque tableau fait également apparaître une valeur de référence et la source de donnée exploitable.